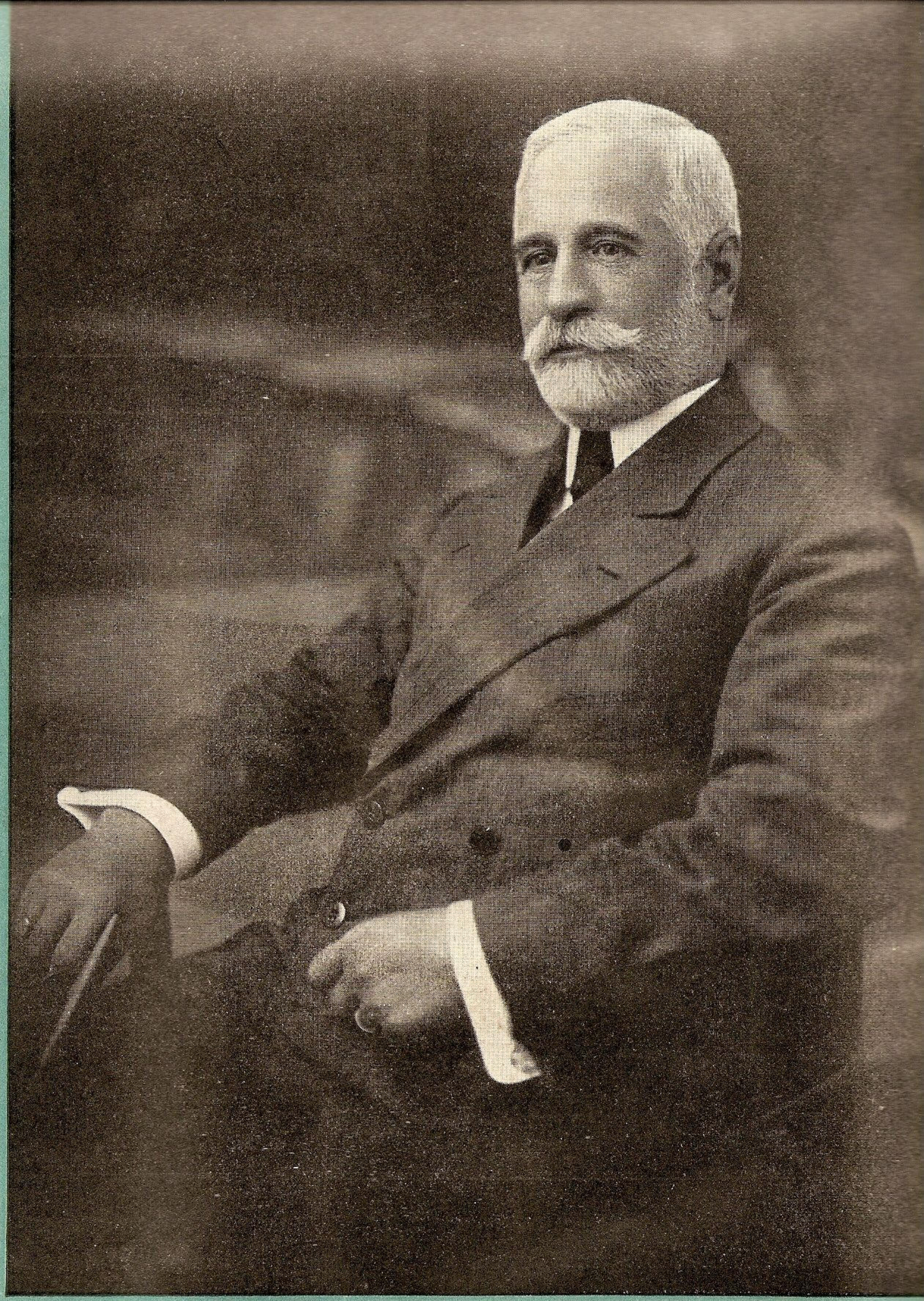
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



AMIRALUL SEBASTIAN EUSTATZIU

Fost comandant şi inspector general al Marinei

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, Nr. 1—2 ***IANUARIE-FEBRUARIE 1943***

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 1 – 2

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08

Ianuarie / Februarie 1943

CUPRINSUL:

* * * Intrarea în al XII-lea an . . . . . pag. 1
* * * Amiralul Eustatziu . . . . . „ 2
Prof. N. Daşcovici : Politica Rusească la gurile Dunării şi Marea Neagră . . . . . „ 9
I. Gr. Perieţeanu : Trei poeţi români cântăreţi ai mării „ 13
C. Amiral C. Negru : Din trecutul marinăresc al Constantinopolului . . . . . „ 16
General Traian Grigorescu : Din isprăviile marinarilor noştri . . . . . „ 17
Comondor Enescu Emil : Poziţia industriei navale la noi, actualmente şi după război . . . . . „ 20
Cronicar : Răsboiul Aero-Naval . . . . . „ 22
* * * Glasul presei . . . . . „ 25
Al. Bilciurescu : Versuri . . . . . „ 29
Venera Lt.-C-dor F. Popescu, V. Oprescu-Spineni, Vasile Iad : Versuri . . . . . „ 30
Recenzii . . . . . „ 31
Informaţii din ţară . . . . . „ 36
Informaţii din străinătate . . . . . „ 46

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000 | **Pentru particulari . . . . . Lei 800**
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 150 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor : **Articole originale . . . . . 300 lei pagina**
Compilări originale . . . . . 150 lei pagina
Traduceri . . . . . 100 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

ȘEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L. N.R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeș Zaharia	La Comenduirea Pieței
5. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
6. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
9. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
10. Cetatea Albă	Lt. Col. Ghețaru	La tribunal (grefă).
11. Chișinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieței.
12. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
13. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
14. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
15. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
16. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
17. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
18. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
21. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
22. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
23. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
24. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	
25. Hottin	Col. Const. Șerbănescu	
26. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
27. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
28. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
29. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
30. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
31. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
32. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
33. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La Cercul de Recrutare Olt.
34. Soroca	Maior A. Ursu	
35. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
36. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
37. Tg. Ocna	Col Eonescu	La Căminul Cultural „C. Negri"
38. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
39. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La Clubul „Renașterea".
40. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
41. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
42. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL, I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI", (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%
POSTAVARIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere
CEASORNICARIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRARIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETARIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZĂU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TAMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARA „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart	„	20
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel	„	12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă, de Ciocârdel R.	„	12
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu	„	10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc, de V.-Amiral I. Bălănescu	„	10
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu	„	10
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu	„	10
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea	„	30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu	„	10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu	„	10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu	„	10
Thalassa, de Al. Bilciurescu	„	100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru	„	30
Idem, partea II-a	„	30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu	„	10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	20
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu	„	220
Angajamentul naval dela 26 Iunie 1941, de Căpit. I. Tocineanu	„	30
Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu	„	5
Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol	„	10
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici	„	20
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu	„	200
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei	„	60
Insigna L. N. R.	„	100
Trofee pentru şapcă	„	400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.)	„	200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.)	„	300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.)	„	400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.)	„	2000
Baston port flamură elegant	„	800

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

INTRAREA IN AL XII-lea AN

Revista „MAREA NOASTRĂ" purcede, pe calea continuării apariției, să intre în al XII-lea an dela înființarea ei, de către neuitatul marinar-scriitor Jean Bart (comandor Eugen Botez). Acest mare suflet, vizionar în ceeace marina noastră ar fi năzuit că merită să fie, după concepția avântului său nobil și cald, a fost primul secretar general la întemeerea Ligii Navale Române și primul director al acestei reviste, care, amândouă, îi pomenesc numele, cu acest prilej. Tot ca o datorie a noastră, a celor rămași statornici și credincioși colaboratori, pomenim și numele amiralului Ioan Coandă, unul din ctitorii Ligii Navale și întâiul conducător al ei.

Evocând pe acești doi ctitori marinari, aci, în fruntea revistei „Marea Noastră", acum, în pragul noului an, gândul nostru, al celor dela Ligă și revistă, se îndreaptă spre acei eroi, depe întinsul apelor românești, care au înscris pagini de glorie în analele marinei noastre, prin bravura lor și a tuturor marinarilor depe Dunăre și Marea Neagră.. Vitejia lor ne-a ridicat marina militară și comercială în propriii noștri ochi, în ai întregei armate, ai națiunii noastre, ai aliaților și ai omenirii întregi. Căci, dela faptele de arme marinărești, împlinite în acest război, suportat cu bravură de mica marină românească, în luptele eroice duse cu titanica marină sovietică, întreaga lume depe glob cunoaște că România are o marină, tot atât de demnă și la înălțime cu armata de uscat și aeriană, care au uimit pe toți prin vitejiile lor.

JEAN BART
Comandor Eugen Botez, primul director al revistei noastre.

Conștienți de porunca istorică, pe care marinarii noștri o au, suntem siguri că soarta marinei românești, în viitor, aci, la gurile Dunării, la Mare și pe nemărginitul celorlalte ape streine, va fi și mai înflorită.

Cu credința în Dumnezeu și cu încredere în șefii-conducători ai Țării și ai marinei noastre, biruința finală va fi a noastră.

De parte-ne, asigurăm că Liga și revista rămân, mai departe, în serviciul marinei neamului românesc, prin scris, faptă și cuvânt, așa cum ea merită să fie : la înălțimea situațiunii României întregi, de mâine, în noua Europă.

Așa să ne ajute Dumnezeu !

AMIRALUL EUSTATZIU

Dacă anul trecut s'a încheiat cu atâtea dovezi de vitejie ale marinarilor noştri, — anul acesta a început cu trecerea în viaţa de veci a celui care a pregătit aceste zile glorioase pentru marină. Nu a reuşit materialiceşte, cu toată stăruinţa, sufleteşte însă a pus temelia spiritului combativ, de care marinarii noştri au dat deplină dovadă atât în războiul trecut cât şi în cel actual.

Cine a fost, ce a fost, ce a însemnat Amiralul Eustaţiu în marină, se va vedea din cele spuse sau scrise în paginile următoare.

Scurt la stat, scurt la vorbă, fiecare cuvânt pătrundea prin limpezimea şi adâncimea celor exprimate, prin gestul ce-l însoţea, prin privirea ce te câştiga.

E de ajuns a reda autobiografia povestită în 1937 cu prilejul sărbătorirei sale şi a bunului său prieten, Amiralul Coandă, ctitorul marinei comerciale şi întemeetorul Ligii Navale, — spre a se vedea modestia şi concisia în exprimare:

„M'am născut la finele anului 1856 în Bucureşti, când ţara a fost părăsită de ocupaţia austriacă.

„Copilăria mi-am trăit-o sub domnia lui Alexandru Ion Cuza, în Principatele Unite, când şi flotila de război îşi reia şi ea viaţa de odinioară după mai bine de trei sute de ani de amorţire.

„Mi-am continuat copilăria sub al doilea domn, M. S. Principele Carol I.

„La etatea de 16 ani am intrat în şcoala militară din Iaşi (1873).

„In 1876-77, în războiul româno-ruso-turc am fost înaintat sublocotenent în infanterie, odată cu întreaga promoţie a anului I-u al Şcoalei Militare din Bucureşti.

„Am luat parte activă la luptele dela Griviţa, Plevna şi Smârdan, în reg. 4 linie, în prima linie.

„După terminarea războiului am urmat ca ofiţer anul al doilea al şcoalei militare, după care mi-am ales marina ca armă.

„In 1879 am venit în flotilă sub comanda colonelului Dumitrescu Maican, mai târziu general întemeetorul şi organizatorul Marinei de astăzi.

„Nici un marinar să nu uite figura dispărutului Maican Dumitrescu. Să păstreze în sufletul său memoria acestui mare întemeetor al Marinei.

„Am trecut anii tinereţii şi ai maturităţii în armata de elită a Marinei de război până la înaltul grad de primul amiral Comandant şi inspector general al Marinei, până la etatea când omul îşi închee activitatea sa militară.

„Ca să-mi dau seama de mersul chestiunilor de Stat, am făcut şi puţină politică, am fost senator în prima guvernare a mareşalului Averescu, când mi-am dat seama de rostul partidelor şi oamenilor noştri politici, de cari un fost marinar cinstit şi de ordine nu se poate apropia.

„Anii, unul câte unul, s'au adăugat etăţii şi azi când am împlinit 80 ani, am rămas aşa cum m'aţi cunoscut: curat, în afară de toate ispitele vieţii materiale trecute şi mai ales prezente.

AMIRALUL SEBASTIAN EUSTATZIU

Această cumpănire şi rigiditate în vorbă dădea aparenţa unei *severităţi* excesive. Totuşi era numai aparenţă. Iată ce mărturiseşte d. Amiral Roşca, fostul său adjutant;

„Faima severităţii d-lui Amiral Eustaţiu era aşa de mare, încât la prezentare intimidat abia am putut rosti formula reglementară. Curând însă, trăind în imediata sa apropiere, am putut să-mi dau seama că atmosfera de severitate de care se înconjura era „voită", forţată", pusă în serviciul celei mai perfecte disciplini şi că această severitate abia reuşea să ascundă imensa bunătate a sufletului Amiralului Eustaţiu, inima lui largă în care necazurile tuturor găseau un ecou înecit".

Dacă ne-am osteni a-i face portretul sufletesc, pe lângă caracteristicile de mai sus, am mai putea adăuga cele enunţate echipajelor monitoarelor şi vedetelor când a luat comanda marinei, cărora le cerea:

„MUNCĂ, ORDINE, CINSTE"

Nimeni altul ca amiralul Eustaţiu nu era mai îndreptăţit să dea asemenea directive, fiindcă la lucru nu cunoştea oboseala, ordinea izvora din însăşi structura sa sufletească, iar în toată viaţa a dat cel mai bun exemplu de cinste personificată, atât în viaţa particulară cât şi în cea publică.

Câtă demnitate în scrisoarea de mai jos adresată d-lui General (pe atunci) I. Antonescu, Conducătorul Statului:

Domnule General,

Cu gândul curat ce-l aveţi, aţi crezut că veţi îndrepta relele trecutului, prin patronarea, prin îndruma-

Cu prilejul sărbătorirei Amiralilor Coandă şi Eustatziu

rea unei grupări tinereşti, în ideile aşa zise naţionale. N'aţi fost înţeles. In capul copiilor şi tineretului, a intrat convingerea că bătrânii numai înseamnă nimic, că trebue să dispară, că „cinstirea valorilor", „elitele", sunt vorbe goale.

Au dat afară din posturile cele mai importante de conducere, economică, industrială, financiară şi gospodărească a ţărei, pe toţi oamenii recunoscuţi de toată lumea, capabili, cinstiţi şi fără pată, vinovaţi însă de a nu fi fost dela început în mişcarea legionară.

Au deslănţuit momente de teroare, prin cari au trecut ţara şi neamul.

Contra voinţei, a trebuit să luaţi măsurile ce le-aţi luat la timp, cu toată vigoarea ce o impunea situaţia. Bine aţi făcut. V'aţi făcut datoria pe deplin, Domnule General, astfel cum v'aţi făcut-o în întreaga carieră.

Armata şi-a făcut-o şi ea, aşa cum impunea misiunea sa.

Şi-au făcut-o şi toţi acei fii ai ţărei, ce au în sufletul lor din moşi strămoşi, simţământul de patrie, de neam.

Acum vine reculegerea. Aveţi mult de lucru Domnule General, ca să stabiliţi complecta linişte, ordinea şi disciplina, de care ţara are atâta nevoe.

Vă doresc sănătatea şi tăria ce se cer în asemenea împrejurări şi vă rog să nu vă supăraţi, dacă, ca unul din cei mai bătrâni ostaşi ai ţărei — am 84 ani — care am văzut, am auzit şi învăţat multe, îmi permit să adaug câteva păreri.

Sunt pentru libertate, cinste, ordine şi disciplină, pentru adevăr şi dreptate.

Totul pentru ţară şi Tron. — România a Românilor. — Nici un sărac în ţara noastră. Fiecare la locul lui, după valoarea şi trecutul său, erarhia valorilor.

Unirea între fiii de acelaş sânge şi lege.

Complecta armonie între toate clasele sociale.

Naţionalism integral, fără prigoane, asasinate, schingiuiri, jafuri, însuşiri pe căi necinstite a bunurilor altora, fapte ce degradează un neam. Totul numai prin legi umane şi bine chibzuite.

Supunere legilor ţării. Credinţă în Dumnezeu, iubirea aproapelui.

Continuitate. Un singur conducător. In capul autorităţilor de Stat, cei mai cinstiţi, cei mai meritoşi, numiţi, nu aleşi.

Fapte, nu vorbăria, care ne-a adus aproape de pieire.

Nici o uniformă, în afară de a armatei şi a poliţiei.

Tineretul la învăţături. Preoţii, învăţătorii, funcţionarii la posturile lor.

Statul nostru, cred că nu poate avea decât denumirea de Stat Naţional, Monarhic, Constituţional; să dispară pentru totdeauna denumirile de Stat ţărănesc, legionar, sau alte denumiri de acest fel, sau împrumutate dela alte naţiuni. Specificul ţărei noastre, nu poate fi modificat şi turnat în tipare, ce nu i se potrivesc şi cari depind de vechimea, civilizaţia, educaţia şi cultura unui Stat.

Legionarii cari declară, că nu aprobă ticăloşia tovarăşilor lor, să-şi lase titulatura şi să intre în rândul oamenilor de treabă.

Ţara n'are nevoe de caste, cu legi speciale, cântece, saluturi, jurăminte, pedepse, în afară de cele legale ale ţărei.

Ea îşi are legile sale, cărora trebue să se supună toţi fii ei.

Sănătate Domnule General,
Veteran AMIRAL EUSTATZIU
fost Comandant şi Inspector
General al Marinei".

RĂSPUNSUL D-LUI GEN. ION ANTONESCU

„Domnule Amiral,

Am citit cu vie satisfacţie şi cu explicabilă emoţie scrisoarea Dvs. străbătută de o atât de nobilă grije pentru bunul mers al treburilor publice şi pentru viitorul Patriei. Părerile Dvs. exprimate cu simplitatea lucrurilor mari şi întemeiate pe adevăr, sunt în acord perfect cu prcpriile mele simţiminte şi strădanii. Ele corespund întocmai ideilor din ultimul apel pe care l-am adresat Ţării înţelegătoare şi doritoare de înoire adevărată. Mulţumesc cu toată căldura ostaşului bătrân al ţării pentru această mărturisire de credinţă, care este şi trebue să fie comună tuturor celor ce poartă în suflete icoana viitoare a Patriei şi simt bătăile inimii ei.

Primiţi, vă rog, asigurarea deosebitului meu respect.

GENERAL ANTONESCU

Soţ adorabil, părinte admirabil, cetăţean de elită, era cel mai iubit în Galaţi, unde, după ce se retrăsese din marină, da exemple şi îndemnuri concetăţenilor într'o gazetă pe care ne putând a o tipări, o afişa la geamul locuinţei sale. Era un adevărat pelerinaj pe sub ferestrele sale, fiecare doritor a vedea „ce mai scrie amiralul".

Şef în toată accepţiunea cuvântului, el a reuşit să creeze o şcoală, ale cărei urme se văd acum: şcoala războinică. Regretatul general Hărjeu scria prin 1900 în prefaţa cărţii „Războiul pe Dunăre" a comandorilor Botez şi Chiriţescu: „Marinarii noştri sunt excelenţi navigatori şi manevrieri, dar slabi militari". Amiralul Eustaţiu a ştiut să-i transforme în iscusiţi şi viteji militari.

Tânăr cu toată vârsta înaintată, modestia l'a făcut să refuze de a fi şi formal în fruntea marinarilor. A refuzat a fi preşedintele Ligii Navale după perderea scumpului său prieten, amiralul Coandă. Cu greu a primit a fi la Galaţi preşedintele breslei marinarilor. Dar în fond urmărea tot ce privea marina, luptând prin scris şi prin grai ca *„marina să fie a marinarilor"*. Ce radios era când s'a creat Ministerul Aerului şi al Marinei, iar mai târziu numai al Marinei! Neuitată ne va fi conferinţa plină de vigoare „Marinarul şi călătoriile sale pe ape", în care atât de înţelepţeşte spunea:

„Toate chestiunile mari nu pot fi frământate decât în largul mărilor, departe de patimile omeneşti.

Intre cer şi apă, în liniştea profundă şi pătrunzătoare, când marea e lină şi luminoasă, ca şi în clocotul furtunilor, când ea este înfuriată şi întunecoasă, omul se găseşte mai în apropiere de Dumnezeire.

Marinarul prin viaţa sa în imensitatea apelor, devine oţelit, blând şi iubitor, drept şi cumpănit şi cu experienţa ce-l apropie de înţelepciune.

In mijlocul elementelor naturii dispare rangul, dispare trufia cu toate celelalte pasiuni omeneşti.

Marinarul obişnuit a vedea departe în zare şi dincolo de zare, vede şi trăeşte adevărata viaţă; numai el ştie ce e mirajul, aşa că viaţa pământească nu-l înşeală.

Marinarul citeşte în adâncirea apelor şi în înălţimea văzduhului şi-şi găseşte drumul în citirea stelelor.

Liga Navală Română — 25 Dec

Depe patul de suferinţă, mulţumesc Presedintelui şi membrilor Ligei, pentru frumoasele cuvinte ce-mi adresaţi.

Gândul şi sufletul meu sunt alături de toţi. — Marinari şi Ucenici, cari vi s'a dat astă ca întotdeauna, ştiţi să vă jertfiţi pentru Ţară şi neam. Cinste Vouă. —

Amiral Eustaţiu
spitalul militar.

Ultimele rânduri ale defunctului Amiral.

Pe marinar nimic nu-l oprește din drumul său, nici furia năpraznică a vânturilor, nici valurile uriașe ale mărilor înghețate.

Toate pământurile azi cunoscute și locuite au fost descoperite de marinari. In lungul și în latul pământului, în întinsele suprafețe ale apelor, nimic n'a rămas necunoscut și neiscodit de marinari.

Numai marinarul poate fi om complet".

Căci marina i-a fost până în ultima clipă unica sa pasiune. Redăm în facsimile mulțumirile adresate L. N. R. pentru felicitările cu prilejul onomasticei și a împlinirei a 86 ani.

Țintuit pe patul de suferință, avea răbdarea marinarului prins cu corabia în acalmiile ecuatoriale.

Ca orice marinar, în așteptarea brizei își trecea impresiile într'un jurnal de bord.

Inainte de a fi dus la operație, a scris în acel jurnal: „zi frumoasă". *La ora 9 voi fi urcat pe masa de operații. Mă voi întoarce la ora...*

Câtă înțelepciune și resemnare!

Și câte ar mai fi de spus! Dar oricâte s'ar spune, tot prea puține ar fi. Ne mulțumim a încheea cu cuvintele din ordinul de zi la părăsirea marinei:

„Mă retrag cu conștiința împăcată că mi-am făcut datoria timp de 38 de ani în marină și 45 ca militar".

O ICOANA *ne-a fost celor cari am avut fericirea să-i fim subalterni direcți; O ICOANA a rămas și pentru generațiile de azi;* o ICOANA *va dura să fie cât va exista marina în scumpa noastră țară, deci o veșnicie.*

L. N. R.

Cuvântarea d-lui C. Amiral I. Georgescu, comandantul Marinei Regale.

Indurerată familie,

Domnule Ministru,

Intristată asistență,

Marina Regală se înclină cu reculegere și aduce prin mine ultimul salut rămășițelor pământești ale fostului ei Comandant, Amiralul Sebastian Eustațiu, care și-a închinat cu toată dragostea întreaga sa activitate binelui și propășirii Marinei.

Inaintat Sublocotenent în Iunie 1877 își începe cariera în arma infanteriei. A luat parte și s'a distins ca Comandant de pluton în Războiul Neatârnării la atacul Smârdanului, pentru care a fost decorat cu Steaua României de Război.

Curând după terminarea Războiului, urmând imboldului care l-a îndrumat către Marină, obține trecerea în Iunie 1879 în cadrele Flotilei, unde din primii ani ai serviciului se relevă prin ținuta sa demnă, prin dragostea și interesul pentru armă.

Trimis pentru studii în Franța, face o călătorie instructivă în jurul lumii pe bordul navei cu vele „Loire" și se înapoiază în țară în anul 1886 cu gradul de Căpitan.

In 1888 ia comanda Bricului „MIRCEA" și reprezintă cu demnitate pavilionul român în porturile din Mediterana, în călătoria de instrucție ce întreprinde până la Barcelona și Alger.

In furtuna năprasnică pe care a avut s'o înfrunte în Marea Neagră înainte de începerea acestei călătorii, Căpitanul Eustațiu de atunci salvează nava prin curajul, priceperea sa marinărească și prin spiritul de disciplină și de sacrificiu pe care știe să-l insufle echipajului; face astfel dovada calităților sale de Comandant și desăvârșit marinar.

Inaintat ofițer superior în 1893 trece treptat prin toate funcțiunile importante până la cea mai înaltă treaptă a erarhiei, încredințându-i-se la 1 Aprilie 1909 Comanda Marinei, după care este înălțat imediat la gradul de Contr'Amiral.

Prima sa grije este de a pune pe baze solide organizarea Marinei și întocmește în acest scop Regulamentul de Organizare din 1911, adaptat progreselor realizate de Marină și condițiunilor unei desvoltări viitoare.

Preocupat continuu de dorința înălțării prestigiului armei sale prin ridicarea nivelului instrucției, urmărește cu perseverență pregătirea tehnică și tactică, prin înzestrarea cu materialul necesar și prin exerciții și manevre.

Grație acestei pregătiri, în campania din 1913 Marina dă — sub conducerea fermă și pricepută a Comandantului său — un concurs valoros armatei și obține elogii pentru acest aport.

Examenul adevărat a fost trecut însă în războiul cel mare, când se culege roadele muncii și activității depuse ani dearândul sub impulsul viguros și perseverent al Comandantului, care cu viziunea clară a situației și a nevoilor a reușit să imprime unităților de sub comanda sa ritmul unei bune pregătiri de război.

In Septemvrie 1917, când războiul era aproape terminat pentru România, Contr-Amiral Eustațiu see retrage dela conducerea Marinei cu conștiința împăcată că în decursul celor 38 ani de serviciu în Marină și-a făcut pe deplin datoria.

După părăsirea cadrelor active a continuat însă mai departe activitatea sa în folosul Marinei, fie prin scris, fie în Parlamentul Țării ca Senator de Drept și cuvântul său a fost întotdeauna ascultat cu respectul cuvenit experienței îndelungate și înaltei sale ținute morale.

Caracterul său ferm, spiritul de ordine și disciplină și mai presus de toate cinstea exemplară și simțul desvoltat al demnității, au constituit însușirile alese de adevărat șef ale Amiralului Eustațiu.

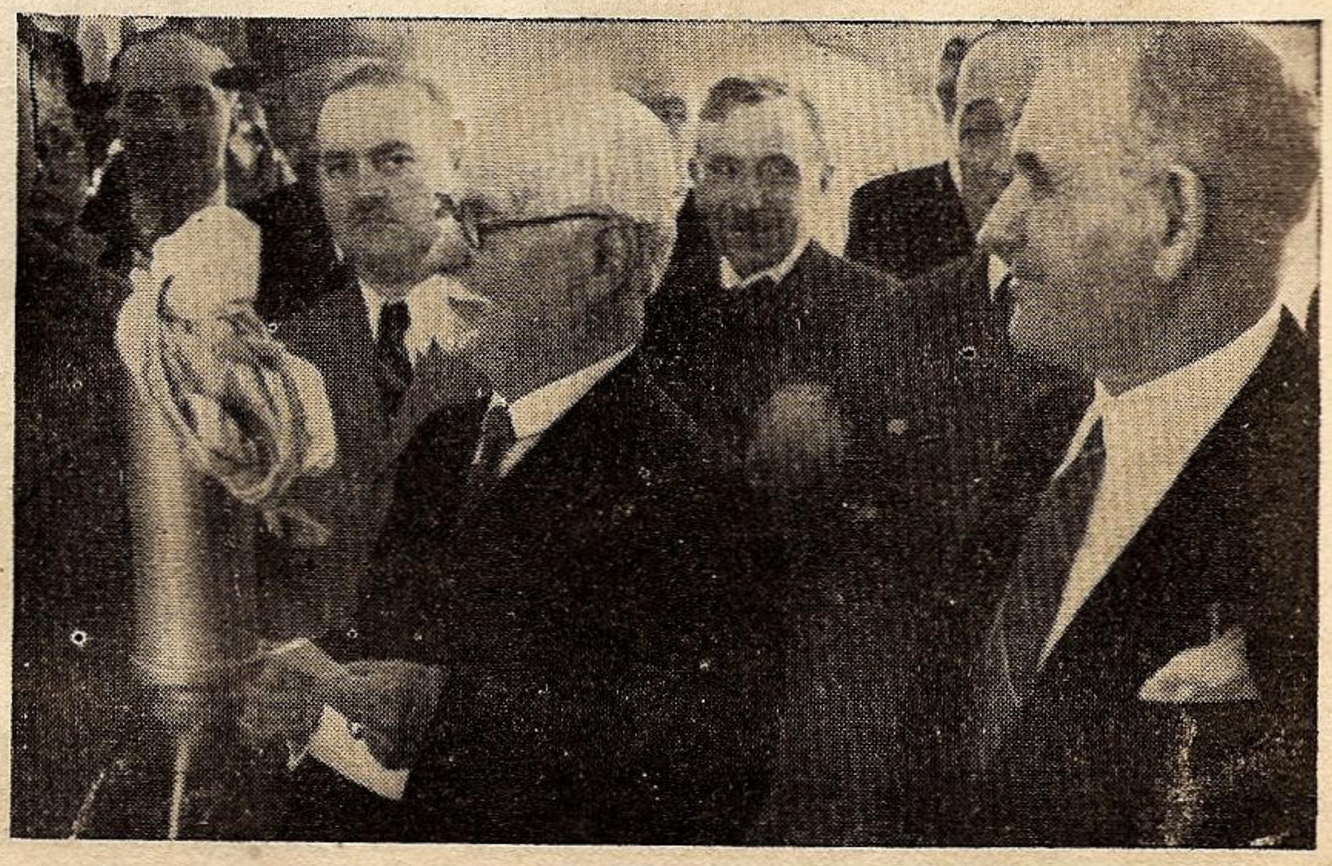
Marina Regală aduce prin mine fostului ei Comandant prinos de recunoștință, de veneratie și respect pentru munca și străduința ce a depus spre binele instituției, pentru activitatea neobosită ce a desfășurat în tot cursul vieții sale, urmărind mereu același singur scop: propășirea Marinei, pe care a iubit-o din tot sufletul său de adevărat marinar.

Inaintea omului se înalță ținuta morală, a soțului și părintelui de familie ireproșabil, care a fost Amiralul Eustațiu, ne plecăm cu admirație și respect.

In numele ofițerilor Marinei Regale, rog îndurerata familie să primească expresiunea sentimentelor de adânc regret pentru pierderea ce a încercat.

Marina va păstra mereu vie amintirea aceluia care i-a fost șef venerat și care va putea fi dat ca exemplu generațiilor viitoare.

Dumnezeu să-l odihnească.



Amiral Eustatziu vorbind la microfon.

Amiralul Eustatziu

de Vice Amiral M. Gavrilescu

Amiralul **Eustatziu** veteran, decanul amiralilor noştri, s'a stins. Il plângem toţi marinarii şi cu atât mai mult cu cât ştim că a plecat dintre noi adânc îndurerat.

Intrat în marină în perioada navelor cu vele, pleacă acum la vârsta de 86 ani, în perioada avioanelor torpiloare, după ce a dăruit marinei aproape trei sferturi de veac din viaţa sa; căci, cu sufletul a rămas în marină până la ultima clipă.

Amiralul Eustatziu a fost un şef în toată accepţia cuvântului, respectat şi iubit, toată viaţa sa a fost un model de corectitudine, demnitate, tact, ordine, disciplină şi împlinirea datoriei până la capăt.

Conduita sa de linie dreaptă, plină de demnitate, nu s'a desmînţit o viaţă întreagă. Caracter de granit n'a cerut niciodată nimic nimănui în viaţă; a fost şi a rămas toată viaţa un înţelept.

L-am cunoscut în anul 1886, era secund pe bricul „Mircea" şi ne insufla tuturor de pe atunci sentimentul ordinei, disciplinei şi al demnităţii.

In anul 1888 când bricul „Mircea" a înfruntat uraganul din Marea Neagră, era comandantul navei. El a salvat pe Mircea şi prin aceasta a salvat marina ţărei care s'a găsit atunci la o mare cotitură. Dacă bricul s'ar fi pierdut n'ar mai fi înscris la activul lui nici călătoria din 1892 la Genova la al patrulea centenar al lui Columb, nici cea împrejurul Europei la 1895 până la Kiel şi nu s'ar mai fi putut crea Serviciul Maritim Român, căci; Ţara ar fi pierdut toată încrederea în marinarii săi.

In toamna anului 1888, amiralul Eustatziu a fost numit comandant al şcoalei de marină. Nu pot uita dragostea sa părintească, grija mare ce punea pentru tot ce ne privea, pentru hrană, pentru educaţie şi instrucţie.

Până a luat comanda marinei (1909) el a ocupat toate funcţiile şi posturile importante.

In 1905, un moment istoric. El primeşte însărcinarea guvernului de a conduce un grup de două torpiloare dela Galaţi la Constanţa cu ordinul categoric la cererea guvernului rus, de a torpila cuirasatul Potemkin, al cărui echipaj se răsvrătise. Nava n'a fost torpilată numai pentrucă s'a predat autorităţilor maritime din Constanţa puţin înainte de sosirea torpiloarelor.

Dela 1909 la 1917 a fost comandant şi inspector general al marinei; a dat cele mai bune şi judicioase îndrumări pentru pregătirea de război. A întocmit în 1911 regulamentul de organizare al marinei care completa şi desăvârşea legea din 1898 ce nu se mai potrivea marinei de atunci.

A muncit fără preget la înălţarea prestigiului marinei şi la pregătirea technică şi tactică, prin înzestrări de armament, exerciţii, trageri şi manevre, necunoscute până atunci. A pus stăruinţi necurmate la cârmuitori pentru aprovizionări de muniţiuni, tunuri, materiale, luptând din răsputeri cu ignoranţa şi reaua voinţă a politicienilor şi altora.

A întocmit un program naval din care a realizat: 2 contratorpiloare, un submarin — din contribuţia publică a întregii ţări — material de mine, transformări de torpile automobile pentru războiul la Dunăre, etc. A organizat apoi trageri de război şi manevre anuale.

Manevrele din 1911 şi 1912 ne-au trimis bregătiţi în campania din 1913 când am ocupat Rahova şi am trecut în Bulgaria. Am transportat armata peste Dunăre, am construit poduri, etc., — marina obţinând elogii pentru modul cum s'a condus.

In manevrele din 1915 dela Cernavoda, care au fost cele mai importante ale marinei, s'au stabilit principii pentru o doctrină de război. Cu aceasta şi cu pregătirea technică şi tactică a comandantului, marina a intrat în războiul cel Mare.

Cu prilejul distincţiei cu decoraţii de război a navelor noastre la Cernavodă în 1931, s'au expus actele de bravură ale navelor şi unităţilor marinei, acte şi fapte cari cinsteau marina, echipajele şi pe şefii ei. Dar dacă meritul revine celor ce au comandat direct unităţilor lor, meritul integral nu poate să nu se resfrângă şi asupra celui ce a pregătit totul zi de zi, timp de 8 ani. Mare cinste lui şi memoriei lui!

După război el a trăit cu sufletul tot în marină, propovăduind în scris şi cu cuvântul **Unire şi iar Unire.**

In dragostea sa pentru marină şi marinari a instituit din prea puţinul pe care-l avea, premii pentru orfanii marinarilor din orfelinatul dela Tiglina.

Şi acuma, scumpul nostru decan al tuturor marinarilor noştri, de acolo de unde eşti, priveşte în urmă întreaga ta operă de bun patriot, pe care în cuvinte puţine şi slabe am evocat-o, — operă care a adus la realizările şi faptele vitejeşti de azi ale marinei noastre de război şi de comerţ, unite, aşa cum în repetate rânduri a fost relevat prin acte oficiale.

Fii liniştit, scumpul nostru, dormi în pace şi iartă, te rugăm, nimicnicia omenească. Tu laşi familiei tale un nume cinstit, de care se poate mândri întotdeauna.

Fii încredinţat că numele tău va trăi o veşnicie şi se va pomeni cu drag peste tot locul acolo unde va domni cinstea, demnitatea şi caracterul. Numele tău va trăi printre noi atât cât va trăi marina noastră naţională!

(Timpul)

Amiralul Sebastian Eustaţiu

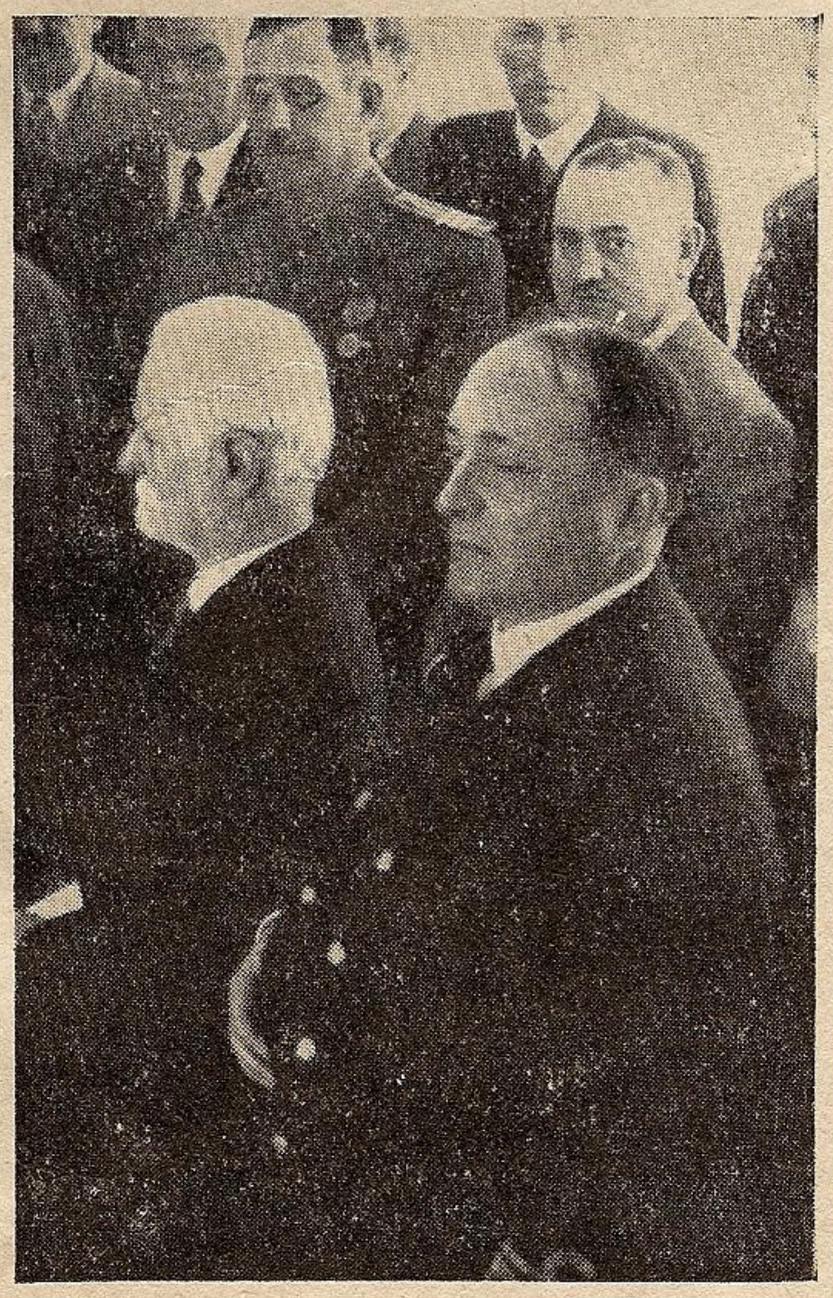
de vice-amiral I. Bălănescu

S'a stins după o lungă viaţă trăită în curată decenţă, şi pilduitoare demnitate, amiralul Eustaţiu, una din figurile reprezentative ale marinei noastre.

In toate treptele carierii marinăreşti, ca şi în viaţa civilă, el a înţeles să dea vieţii cel mai înalt sens etic, obţinând răsplata faptelor prin preţuire dreaptă şi muncă tăcută, iar nu prin forme sgomotoase şi sbuciumări de arivism.

Intărindu-şi sufletul încă de tânăr la şcoala datoriei şi a jertfei pe câmpiile războiului neatârnării, a participat ca şef de pluton de infanterie la atacul Smârdanului, aducând cu sine în marină un spirit energic de muncă, abnegaţie şi disciplină, care i-au călăuzit paşii în toată activitatea marinărească.

Aceste virtuţi animate de o pasiune arzătoare pentru mare,



Amiralul Eustatziu la serbarea depe bricul Mircea

el le-a pus în slujba cauzelor marinei în toate însărcinările de răspundere, dela cele mai mici, până la înalta treaptă de comandant şi inspector general al marinei, demnitate pe care a ocupat-o timp de 8 ani.

Evenimentul cel mai remarcabil, care rămâne scris cu litere nepieritoare în analele marinei şi care ilustrează în chip concret, toate însuşirile superioare ale acestui destoinic marinar, este conduita sa bravă, pricepută şi tenace în calitate de comandant al bricului Mircea în furtuna din Marea Neagră, în anul 1888.

Eşise la larg cu bricul prin Canalul Sulina, în dimineaţa de 19 Mai 1888, având pe bord ofiţerii, 45 elevi ai Şcoalei copiilor de marină şi echipajul navei, voind a-i forma la manevra pânzelor şi practica navigaţiei, în vederea unei călătorii mai lungi în Mediterana.

O furtună năpraznică cu vânt de nord, a început să răscolească marea şi nu s'a potolit trei zile în şir, o adevărată coadă de ciclon a prins mica navă în vârtejul uriaş de valuri şi vânt şi numai datorită energiei şi iscusinţei marinăreşti a căpitanului Eustaţiu, nava a putut să se refugieze în Bosfor, salvată de la pieire, cu un catarg retezat şi pânzele sfâşiate în bucăţi de furtună.

Amiralul Eustaţiu s'a străduit să asigure marinei un loc de frunte printre instituţiunile ţării şi în calitate de comandant inspector general al marinei, a căutat dese prilejuri pentru a sprijini propăşirea marinei, atât pe lângă Marele Rege Carol I, cât şi pe lângă conducătorii armatei şi vieţei noastre politice, — ca senator de Galaţi.

Indrăgostit cu pasiune de mare şi marină, sunt sigur că în ultimele clipe ce i-au mai rămas limpezi înainte de trecerea în lumea umbrelor eternităţii, a privit cu ochii închipuirii, spre cele mai scumpe amintiri ale carierii şi îndreptându-şi gândurile spre iubita lui marină, a spus: Doamne sunt mulţumit că marinarii de astăzi merg cu demnitate pe urmele înaintaşilor şi apără cu vitejie hotarele şi apele mării în războiul nostru sfânt.

Dumnezeu să-l odihnească în pace.

(Universul)

Amiralul Eustatziu elev în Şcoala Militară (1873)

Amiralul Sebastian Eustaţiu

de Navigator

Marina e în doliu: Amiralul Sebastian Eustaţiu, decanul amiralilor noştri, s'a stins în vârstă de 87 ani.

Născut în 1856, a intrat în şcoala fiilor de militari în 1872 şi în şcoala de ofiţeri în 1875.

Inaintat sublocotenent de infanterie în 1877, ia parte la războiul Independenţei cu regimentul 4 Infanterie, distingându-se la atacul dela Grivita, Plevna şi Smârdan, unde a făcut minuni de vitejie în fruntea plutonului său.

Dar marina îl atrăgea. In 1879 a trecut la flotilă şi pentru meritele sale e trimis ca locotenent în 1881 în Franţa, unde face şcoala Navală şi înconjurul lumii cu nava „La Loire".

Reîntors în 1886 i se încredinţează şcoala copiilor de marină, care a dat ţării atâţia amirali şi comandanţi cari au purtat cu fală tricolorul pe întinsul tuturor mărilor şi oceanelor.

In 1888 comandant pe bricul Mircea a înfruntat un groaznic ciclon, devenit istoric, fiindcă prin iscusinţa sa şi a celor pe care-i comanda, a făcut ca Ţara să aibă încredere în marinarii ei.

In 1894, ca locotenent comandor, îndeplineşte funcţia de şef de stat major al marinei.

In 1898, deţine pe rând comanda diviziei de Dunăre, a crucişătorului „Elisabeta", a Arsenalului, — punând pe unde a trecut temelia marinei ce urma să vie.

In 1908, cu gradul de comandor, ia comanda Diviziei de Dunăre devenită o forţă combativă prin escadra de patru monitoare şi opt vedete noui construite, pregătind victorioasele fapte de arme din războaiele din 1913, al întregirii şi cel actual.

In 1909 anii de muncă sunt încununaţi cu înaintarea la gradul de contra amiral şi numirea sa de comandant şi inspector general al marinei, înalta autoritate ce o devine până în 1917.

Retras la pensie continuă să înflăcăreze spiritul pe care l-a creiat printr'o activitate tinerească în publicistică luptând pentru realizarea idealului ce-l urmărea: **marina a marinarilor,** prin conferinţe gustate, ţinând sus pavilionul marinei, în jurul căreia reuşise a aduna pe toţi marinarii militari şi civili, activi şi de rezervă, pensionari.

S'a stins mai înainte de a fi văzut victoria finală a vitezei noastre armate, dar cu mulţumirea sufletească de a fi auzit pe patul de suferinţă răsunetul isprăvilor de arme ale copiilor săi, marinarii pe care i-a format decenii întregi în **„Spiritul Mircea".**

Amiralul Eustaţiu a fost un şef respectat dar nu temut, iubit până la adoraţie, fiindcă viaţa lui a fost un model de cinste, de demnitate, de tact, de disciplină. Om al datoriei, caracter de granit, nu a cerut nimănui nimic în viaţă pentru el, — ci numai pentru marină.

A încercat să facă şi politică, a fost chiar senator, dar s'a retras, fiindcă „mi-am dat seama de rostul partidelor şi oamenii noştri politici, de care un fost marinar cinstit şi de ordine nu se poate apropia", — cum singur mărturisea.

S'a stins sărac dar curat „în afară de toate ispitele vieţei materiale trecute, dar mai ales prezente" în spitalul militar, lăsând marinarilor, pentru care a fost o icoană, porunca: **fiţi uniţi, iubiţi-vă şi luptaţi pentru marină, pentru Ţară, pentru Tron".**

Icoană şi candelă nestinsă ne va fi tuturor.

(Curentul)

Amiralul Eustatziu

de Al. Lupaşcu

A murit un marinar.

La vechii greci, exista legenda că de câte ori moare un fiu al mării, marea însăşi se umflă, se sbate, asaltă cu furie, pământul, vroind parcă să învăluie şi să smulgă pentru dânsa, pentru adâncurile ei misterioase, corpul acelui care a îndrăsnit eroic s'o străbată, s'o domine şi să-i cucerească infinitul.

In ce măsură credinţa antică s'a verificat în decursul atâtor mii

de ani decând omul a început să navige pe apă, e greu de precizat.

Totuşi o coicidenţă simbolică şi poate nu lipsită de tâlc metafizic, s'a petrecut şi zilele acestea.

— In timp ce pe patul suferinţei lui, amiralul Eustaţiu se sbătea, în ultimele clipe de viaţă, valurile spumoase ale Mării Negre, se înălţau ameninţătoare peste ţărmul Constanţei şi în furia lor ele parcă aveau aerul să ceară pământului ceva preţios, ceva pe care ţineau cu tot dinadinsul ca să-l stăpânească şi să-l păstreze.

Şi acel ceva, nu era decât trupul unuia dintre cei mai buni dintre noi, trupul unui marinar adevărat şi încercat, care a fost amiralul Eustaţiu.

El aparţinuse deopotrivă României şi Marinei. Acei cari l'au cunoscut, acei cari s'au bucurat de cinstea apropierii lui, acei care au trăit lângă dânsul în marea lui operă de consolidare a marinei noastre de război, ştiu de sigur de ce mare faptă rămâne legat numele său.

Amiralul Eustaţiu a fost unul dintre acei mari români, care au înţeles ce rol are pentru ţara noastră, pentru nevoile expansiunei noastre comerciale şi naţionale, existenţa unei marine.

Şi de aceea după ce la 1877 a luat parte activă la efortul de afirmare pe cari le încercau acele câteva mici unităţi navale de cari dispuneam, după ce cu energie, curaj, demnitate şi abnegaţie, a purtat mai târziu pe valurile întinselor oceane şi mări străine, Steagul Ţării, şi al onoarei româneşti, el s'a devotat înaltei misiuni de a face din Marina Regală română un instrument sigur şi eficace în slujba obligaţiei de a impune şi de a stăpâni la gurile Dunării, înalta misiune de civilizaţie pe care o avem.

Ce a izbutit să realizeze această marină, au dovedit-o deopotrivă evenimentele războiului trecut şi ale celui prezent.

Educaţia prin natura lor de a fi de o riguroasă modestie, istoria nu a putut strânge încă dela marinari, tot materialul documentar, care să demonstreze marile lor fapte de eroism şi sacrificiu.

Va veni însă o zi când ştiinţa va da la oparte acest văl şi atunci se va vedea că marinarii amiralului Eustaţiu din 1913 şi 1919, ca şi marinarii din ziua de azi, crescuţi şi educaţi la aceiaşi şcoală a tradiţiei marinăreşti de odinioară, au fost cu drept cuvânt „lei ai mării", soldaţi credincioşi ai înaltelor ordine primite şi mai presus de orice, români eroi, cari în dubla lor luptă eroică cu duşmanul lor şi cu furiile valurilor, au înscris cu litere de aur, în cartea virtuţilor strămoşeşti, noi pagini de merit marinăresc şi românesc.

Amiralul Eustaţiu întruchipa tipul clasic al marinarului. Vioiu, inteligent, curajos, veşnic tânăr în felul în care ştia să se dedice oricărei probleme marinăreşti, el a rămas până la adânci bătrâneţe acelaş îndrăgit al mării şi al marinăriei, cum a fost în primii ani ai adolescenţei, când deabia pornise să se devoteze carierei armelor de apă.

L'am văzut puţin timp înainte de a trece în lumea celor drepţi.

Era pe patul unei grele suferinţe. Era copleşit de o enervantă slăbiciune fizică. Era ţintuit la un repaus la care nu a aspirat niciodată.

Rămăsese însă marinar. Când i-am amintit de marină, de draga lui marină, pe care o iubea ca pe copila lui scumpă, deodată ochii lui mari au luat scânteeri luminoase, faţa i s'a îmbujorat, verva i s'a accentuat şi mâinele lui fine, cari au semnat atâtea ordine imperative şi decisive pentru marina noastră, au căpătat o mobilitate de neaşteptat, subliniind sfaturile lui de bătrân înţelept şi drept.

Amiralul Eustaţiu rămăsese acelaş ca acum 30 ani în urmă, când cimenta prin munca lui de fiecare zi, organizarea marinei noastre.

El era încă marinar şi tot gândul, toată suflarea şi energia lui, le punea şi acum în slujba aceluiaş ideal.

De aceia se simţea mândru când auzea de noui fapte de arme ale tinerilor urmaşi. El ştia că pe valurile mării Negre, în faţa Sevastopolului sau coastelor Crimeei, ei îi urmează şi îi ilustrează principiile educaţiei marinăreşti, pe care o stabilise şi o popularizase.

Poate că mulţi dintre tinerii eroi marinari de acum nu ştiu acest adevăr.

Marele amiral îl ştia, dar nu îl reclama. El îşi făcuse datoria şi era mulţumit că străduania şi crezul lui, se valorificaseră măgulitor în faptele de arme ale urmaşilor.

El fusese un precursor şi un pioner. El fusese un deschizător de drumuri şi de viaţă marinărească.

Pe patul suferinţei, cronicele actelor viteze ale marinei noastre de război, îi erau deopotrivă o mângâiere şi o încurajare.

El trăia şi se recunoştea în ele.

Amiralul Eustaţiu a fost un mare comandant, care a ştiut să dea armei noastre de apă un crez şi o glorie.

Prin aceasta el va trăi în toate marile fapte marinăreşti, cu cari ne vom putea mândri şi de acum înainte.

A murit deci omul, dar nu s'a stins sufletul.

De aceea pe lespedea de piatră rece, care peste câteva ore îi va închide pentru totdeauna trupul, marinarii noştri vor trebui să graveze lapidara, dar totuşi elocuenta formulă, care stă scrisă şi pe lespedea de piatră a mormântului unui mare matematician străin:

Aci se odihneşte numai ceeace a fost muritor în Amiralul Eustaţiu.

(Viaţa)

Şi nava a plecat din port

de Aurel Mucenic

Nu ştim dece plecarea din viaţă a lui Sebastian Eustaţiu decanul amiralilor români, ne-a sugerat titlul acestui articol: „Şi nava a plecat din port!...".

Cortina vieţii se ridică din faţa celor 86 de ani ghemotociţi cu bucurii şi tristeţi, cu luptă şi succese, cu lumină şi întunerec, în sufletul de sbucium creator al acelui ce a fost Sebastian Eustaţiu, simbolul marinei române, unul dintre îndepărtaţii ei întemeetori, sub înţeleapta şi plenara viziune românească a marelui Rege Carol I.

Ce era marina noastră după războiul din 1877, când sublocotenentul Sebastian Eustaţiu, distins în luptele dela Smârdan, a părăsit infanteria intrând în marină, armă căreia i-a conturat perspectivele vehiculând-o pe drumul amplelor împliniri şi afirmări dinamice a românismului? Ce era atunci şi ce este astăzi, când această marină aduce un aport atât de mare în războiul maritim contra Rusiei bolşevice, asigurând cu succes paza coastelor româneşti, în faţa unei marine ce o depăşeşte cu mult ca potenţial?

Priceperea şi destoinicia marinarilor noştri, victoriile ce obţin dela începutul acestui război, şi întreaga înflorire biruitoare a marinei româneşti, putem spune că se datoresc, în mare măsură lui Sebastian Eustaţiu, cel dintâi comandant al escadrei de monitoare pe Dunăre, escadră înfiinţată în 1906, şi cel mai renumit comandant al bricului şcoală Mircea, vas pe care au învăţat meşteşugul marinăresc mai toţi comandanţii noştri de marină de mai târziu.

S'a desăvârşit în arta marinărească pe vasul francez de război, „Loire", vas care l-a purtat, triumfător, într'o călătorie în jurul lumii, la sfârşitul căreia a început lupta şi munca de construcţie şi desvoltare a marinei româneşti. A dorit, poate, să facă a doua oară înconjurul lumii pe un vas românesc, să ducă el, peste mări şi ţări, în fluturarea tricolorului depe catarg, vestigiile forţei şi puterii creatoare a românismului. A dorit, poate, şi această dorinţă a lui Sebastian Eustaţiu este o poruncă pentru noi, pentru dragi lui elevi şi urmaşi, pentru toţi marinarii noştri.

Mâine, când pacea biruinţei noastre va încadra energiile şi va stimula munca de totală reconstrucţie a bravei noastre marine, şi când drumurile fără pulbere ale mărilor şi oceanelor vor fi deschise navelor româneşti, Sebastian Eustaţiu va fi un titan care a reuşit să deschidă zări şi să creeze cultul mărinăresc în ţara noastră.

A murit Sebastian Eustaţiu, a plecat din viaţă, şi... parcă o navă a ridicat ancora şi-a plecat din port.

(Poporul)

POLITICA RUSEASCA
LA GURILE DUNARII ŞI MAREA NEAGRA

de Prof. N. DAŞCOVICI

DESIGUR, pe această temă a prieteniei faţă de noi, am putea continua cu manifestările şi mai duşmănoase ale regimului comunist ce a urmat în Rusia, după isbucnirea revoluţiei, prin arestarea ministrului Diamandy dela Petersburg, prin confiscarea tezaurului român evacuat la Moscova, ca şi prin declaraţia de război din 13 Ianuarie 1918 a guvernului bolşevic adresată guvernului român dela Iaşi, osebit de nenumărate alte manifestări precum : amestecul în treburile noastre interne, complotul pus la cale împotriva regelui Ferdinand, maltratarea Românilor refugiaţi la Odesa sau actele de duşmănie făţişă şi de devastare ale trupelor ruse bolşevizate din Moldova. Ceea ce l-a îndreptăţit pe d. Mareşal Antonescu să scrie, într'o lucrare apărută la 1919 : „In războiul mondial am avut de suferit dela aliaţii Ruşi mai mult decât dela toţi adversarii noştri luaţi împreună".

Constituirea Basarabiei în republică naţională autonomă, conform proclamaţiei de liberă auto-determinare a popoarelor Rusiei dată de guvernul revoluţionar în toamna lui 1917 şi, apoi, revenirea în Martie 1918 a acestei provincii la sânul patriei-mame, prin votul Sfatului Ţării, n'a făcut decât să sporească ura răzbunătoare a bolşevicilor împotriva României. *Indepărtarea dela Dunăre la Nistru a graniţei ruso-române a exasperat într'o măsură neînchipuită regimul bolşevic,* care tăgăduia, totuşi, orice continuitate de spirit şi tradiţii, de ambiţii ca şi de obligaţii internaţionale cu vechiul regim ţarist, moştenitorul planurilor de expansiune răsăriteană rămase dela Petru cel Mare.

In conferinţa de pace dela Lausanne (1923) pentru încheerea războiului din răsărit dintre Turcia şi Grecia, împreună cu aliaţii ei apuseni, *Rusia sovietică se întorsese cu totul, de altfel din 1921, la prietenia tradiţională calculată din clipele de primejdie comună, faţă de Turcia, sprijinindu-i rezistenţa diplomatică după cea militară pentru ca să rămână, mai departe, paznica strâmtorilor Mării Negre.*

Noul regim al strâmtorilor stabilit prin convenţia specială dela Lausanne, în cadrul tratatului general de pace orientală, a fost o *inovaţie* faţă de regimul convenţiei colective dela 1841 prin *prevederea libertăţii de trecere, în timp de pace, a vaselor de război din Mediterana în Marea Neagră şi invers.*

Sistemul a rezultat dintr'o tranzacţie cu opunerea Rusiei, care înţelegea să se oprească intrarea în Marea Neagră a forţelor navale neriverane dintr'un interes de siguranţă a coastelor sale din această mare, dar, în schimb, Rusia a urmărit, ca totdeauna, putinţa de a-şi scoate forţele navale din Marea Neagră, ca şi dreptul de a-şi aduce asemenea forţe navale din alte mări (Baltică sau din Extremul Orient) pentru o acţiune de concentrare în Marea Neagră.

Internaţionalizarea strâmtorilor Mării Negre ca o complectare a *internaţionalizării* Dunării n'a convenit. dela început, Rusiei sovietice, care a semnat, dar n'a ratificat pacea dela Lausanne şi a urmărit, apoi, cu stăruinţă, alături de Turcia, revizuirea regimului, timp de 13 ani, *până la 1936, când această revizuire s'a făcut în conferinţa dela Montreux.*

Precum se ştie, la Montreux, Turcia şi-a redobândit plenitudinea stăpânirii la strâmtori prin desfiinţarea Comisiei internaţionale, prin reînarmarea celor două maluri pe distanţa dintre Dardanele şi Bosfor, în sfârşit prin interzicerea pătrunderii de forţe navale neriverane în Marea Neagră, pe timp de pace, mai mari de o anumită limită, cum fusese prevăzut şi prin convenţia dela Lausanne, dar în plus cu un termen maximum de şedere (21 zile). In ce priveşte timpurile de război, drepturile nelimitate de beligeranţă în Marea Neagră, aşa cum erau fixate la Lausanne, indiferent de riverani sau neriverani, au fost subordonate condiţiei ca Turcia însăşi să facă parte dintr'un pact de asistenţă privitor la vreunul din riveranii Mării Negre, victimă a agresiunii, pentru ca forţele navale de ajutor să-i poată veni acestuia din Mediterana. In afară de o asemenea ipoteză, Turcia, stăpână pe strâmtori, are să se preocupe numai de propria ei siguranţă, în vremuri de încordare internaţională sau ca neutră în timp de război, şi să ţină închise strâmtorile vaselor de război ale oricăror puteri streine, beligerante ori neutre, riverane sau neriverane. Astfel, Turcia neutră, *stăpână a strâmtorilor, are să îndeplinească şi rolul de paznic al lor, chiar în folosul Rusiei sovietice aflată în stare de război, când forţele navale duşmane ar vrea să pătrundă din Mediterana spre a ataca ţărmurile ruseşti din Marea Neagră.*

E lesne de înţeles că, datorită acestei situaţii, *flota navală sovietică din Marea Neagră se bucură, până acum, în actualul război, de avantagiile unei supremaţii ce s'ar fi putut schimba prin pătrunderea unor forţe duşmane din Mediterana după ocuparea Cretei şi a insulelor arhipelagului grecesc de către puterile Axei, osebit de stăpânirea italiană a insulelor Dodecanezului.*

România a contribuit, la Montreux, mai mult alături de Rusia sovietică decât de Turcia şi de Anglia, la stabilirea acestui regim, aşa cum am avut prilejul să arăt, tot în această sală, într'o conferinţă tot din ciclul Ligii Navale, la 19 Februarie 1938.

Cât priveşte politica sovietică la gurile Dunării urmată până astăzi, pentru ca s'o înţelegem, trebue să urmărim acţiunea foarte întortochiată întreprinsă în decurs de două decenii dela 1919—1920 până în luna Iunie 1940, de către politica externă bolşevică faţă de România, pe linia de graniţă a Nistrului, cum şi în aşa zisa chestiune a Basarabiei.

Am pomenit despre pornirea şi mai înverşunată a Rusiei bolşevice împotriva României din pricina revenirei Basarabiei la sânul patriei mame.

Cu excepţia unui timp foarte scurt, la începutul anului 1920, când Rusia sovietică urmărind eşirea din izolarea diplomatică a căutat să restabilească raporturile normale cu România, prin negocierile cu guvernul d-lui Vaida Voevod, guvernanţii dela Moscova au purtat împotriva noastră o campanie înverşunată de propagandă

pe „chestia Basarabiei" Guvernul Vaida fiind răsturnat în Martie 1920, prin jocul forţelor politicei interne combinate cu influenţele Parisului, care *ne oprea raporturile cu Sovietele,* a urmat, chiar în Octombrie acelaş an, convenţia dela Paris prin care Anglia, Franţa, Italia şi Japonia recunoşteau actul de Unire al Basarabiei din Martie 1918. Această convenţie n'a primit, însă, decât *cu întârziere* ratificările Angliei la 1922, a Franţei la 1924 şi a Italiei la 1927, dar a rămas *neratificată de Japonia.*

Osebit de aceasta, *convenţia din 1920 dela Paris ne-a costat un acord financiar special* pentru plata contra valoarei în aur a moşiilor aparţinând foştilor proprietari din Basarabia supuşi francezi şi englezi, expropriaţi prin reforma agrară. Ulterior, a trebuit să despăgubim în aceeaşi măsură pe supuşii italieni şi poloni pentru proprietăţile expropriate din Basarabia. In total, budgetul Statului a avut de susţinut o sarcină de peste un miliard lei pentru plata acestor expropriaţi streini.

Astfel, din întregul regulament al graniţelor noi ale Europei după pacea generală trecută, *singură fruntaria Nistrului rămăsese, din punctul de vedere al formalismului juridic internaţional, deschisă prin neratificarea tuturor semnatarilor convenţiei dela Paris din 1920, cât şi prin nerecunoaşterea formală a actului de unire din 1918 din partea Rusiei,* adică a Statului din care se desfăcuse ţinutul dintre Prut şi Nistru prin actul de liberă voinţă. *Chiar după ce am reluat, la 1934, raporturile diplomatice cu Rusia sovietică* prin acţiunea lui Titulescu schimbând legaţii între Moscova şi Bucureşti, *graniţa Nistrului rămăsese,* din punctul de vedere formal juridic, *ca o rană deschisă în trupul ţării şi, totodată, ca un pretext lesnicios pentru viitoare agresiuni ruseşti contra noastră.*

Desigur, nu atribui o însemnătate prea mare recunoaşterii formale din partea Rusiei sovietice a graniţei Nistrului după cele ce au avut de îndurat, acum în urmă, Finlanda, Polonia şi celelalte State baltice (Estonia, Letonia şi Lituania) din partea bolşevicilor, cari le recunoscuseră, totuşi, formal graniţele, — dar eu am ţinut să arăt şi *am fost, singurul, chiar din toamna anului 1934, ca să desvălui farsa reluării raporturilor cu Sovietele şi mistificarea grosolană a opiniei publice româneşti, în privinţa recunoaşterii graniţei Nistrului de către bolşevici.*

Intr'adevăr, *la 1929,* când s'a semnat şi de România, *la Moscova, protocolul pentru punerea în vigoare cu anticipaţie a pactului Briand-Kellogg dela Paris,* Litvinoff, ministrul de afaceri streine al Sovietelor, a ţinut să sublinieze, în discursul rostit, că „faptul prezenţei reprezentantului unui Stat, cu care Uniunea Sovietelor nu are raporturi diplomatice normale (adică România) şi cu care există vechi şi serioase conflicte ce n'au fost lichidate şi pe care acest protocol nu le înlătură" nu ar fi fost decât o dovadă mai mult despre spiritul paşnic al Rusiei sovietice. Cu alte cuvinte „conflictul" pe chestia Basarabiei cu România, *rămânea deschis şi rezervat pentru viitor, — dar declaraţia de război din Ianuarie 1918, ce ne-o făcuse guvernul bolşevic, era retrasă* pentru că preambulul protocolului dela Moscova, din 1929, constată „existenţa raporturilor paşnice" dintre Statele semnatare. *România a dobândit, astfel, la 1929, o schimbare a situaţiei de fapt în stăpânirea ei până la Nistru* care putea avea, pe temeiul declaraţiei de război sovietică din 1918, caracterul unei *ocupatio bellica* şi ne-ar fi putut aduce, într'o zi, *un atac militar de ripostă întârziată, fără caracter de agresiune.*

Aceasta când e vorba de agresiunea militară propriu zisă. Dar Rusia sovietică a săvârşit, necurmat, acte de agresiune economică-financiară împotriva noastră prin vestitele procedeuri de *dumping* agricol, forestier şi petrolifer pe piaţa comercială a lumei, adică prin vânzarea masivă sub preţul de cost a produselor agricole, forestiere şi miniere ruseşti, menite să aducă ruina şi revoluţia păturilor producătoare din România vecină, ca şi din celelalte ţări agricole europene. Criza preţurilor la produsele noastre de export despre care s'a vorbit atâta şi împotriva căreia s'au încercat nenumărate leacuri dela 1930 — 31 încoace n'a fost altceva decât efectul agresiunilor economico-sociale bolşevice împotriva ordinei noastre publice.

Apoi *convenţiile dela Londra din Iulie 1933,* pentru definirea enumerativă limitată la cinci categorii de fapte materiale, a agresiunii, au fost *a doua* împrejurare *când România a semnat, alături pe Soviete, un act internaţional, dar, iarăşi, fără nici o prevedere expresă în privinţa graniţei Nistrului.*

Opinia noastră publică a fost încântată prin declaraţii explicative *oficiale* despre însemnătatea actului semnat pentru graniţa Nistrului şi pentru normalizarea raporturilor româno-sovietice, dar convenţiile dela Londra *n'au avut acelaş înţeles în gândurile guvernanţilor sovietici.* In realitate, *totul nu fusese,* precum o putem judeca astăzi, *decât o manevră abilă în opinia publică românească spre a se pregăti reluarea raporturilor diplomatice româno-sovietice, dar fără recunoaşterea formală a graniţei Nistrului.*

Intr'adevăr, acţiunea internaţională pentru *lărgirea aşa zisului front al puterilor antirevizioniste, cu participarea Rusiei sovietice, a prins în România prin acţiunea simultană anti-revizionistă dela Bucureşti, Belgrad şi Praga, la care a corespuns, apoi, alcătuirea Înţelegerii balcanice* cu Turcia şi Grecia, dar fără Albania şi Bulgaria.

In vara anului 1934 a venit actul oficial pentru reluarea raporturilor româno-sovietice, prin schimbul de scrisori Titulescu-Litvinoff, *urmat de o serie nesfârşită de gesturi amicale sovietice la adresa României, pentru câştigarea, prin adormire, a opiniei noastre publice.*

Să ne reamintim, pe scurt, aceste gesturi: restituirea metrului original al serviciului de măsuri şi greutăţi din tezaurul evacuat la Moscova în 1917, a altor resturi din acelaş tezaur sub forma unor casete „găsite" de guvernul bolşevic şi înapoiate fără inventar şi fără nici o asumare de răspundere faţă de Statul român, restituirea osemintelor lui Cantemir Vodă, ademenit de Petru cel Mare şi mort pe meleaguri streine, cedarea gratuită în folosinţă de către bolşevici a bisericii ruseşti din Bucureşti pentru slujbe religioase în româneşte, în sfârşit trimeterea de filme speciale de propagandă dela manevrele sovietice rulate gratuit pentru un public cu invitaţii speciale, osebit de vizitele de aeronauţi şi paraşutiste simpatice, zice-se şi cu temperament, pe la spectacolele populare. Toate acestea încoronate, ca încheere, prin diplomaţi acreditaţi oficial la noi, *ca să organizeze mai temeinic acţiunea de propagandă şi de subminare a ordinei publice din ţară,* deoarece nucleele comuniste de până atunci, finanţate şi conduse dela distanţă, fără metodă şi fără unitate de comandă, sub forma feluritelor asociaţii anti-fasciste ori de aşa zisă ideologie politică de stânga, *nu isbutiseră să provoace revoluţia proletară în România.*

Ostrowski, primul ministru sovietic la Bucureşti, care avusese un mare rol în pregătirea revoluţiei frontului popular roşu din Spania, ce a adus reacţiunea condusă de gen. Franco, fusese anume trimes la noi, în virtutea

originei sale basarabene. Indată după reluarea raporturilor cu Sovietele, în presa noastră au început să apară tot mai des ştiri şi informaţii simpatice despre lucrurile din Rusia Sovietică, osebit de articole menite să ne convingă că *Ruşii bolşevici ar fi fost altfel decât cei ţarişti când era vorba de România,* că s'ar fi schimbat ceva în împărăţia uriaşă de peste Nistru şi că, în sfârşit, *siguranţa noastră naţională, în graniţele dobândite, ar fi avut numai de câştigat dintr'un pact de asistenţă cu Rusia sovietică.* Fiindcă în primăvara lui 1935 se iscăliseră pactele concomitente de asistenţă reciprocă dintre Franţa şi Cehoslovacia şi dintre Rusia şi Cehoslovacia, *îndreptate fără îndoială contra Germaniei,* era o absolută nevoe pentru valorificarea acelor pacte, la caz de trebuinţă, *de amestecarea României sub o formă oarecare în combinaţie din consideraţia continuităţii teritoriale :* din Rusia în România, prin transit spre Cehoslovacia, *contra Germaniei.* N'au lipsit, atunci, alarmele din Parlament şi din presă *împotriva unor obligaţiuni de trecere prin teritoriul nostru* pentru ajutorarea Cehoslovaciei de către armatele sovietice, în cadrul Societăţii Naţiunilor, sau în spiritul convenţiilor dela Londra pentru definirea agresiunii sau, în sfârşit, în limitele unui al treilea pact de asistenţă româno-sovietic complimentar al celorlalte două pacte dintre Paris, Praga şi Moscova.

Dar sancţiunile economice ale forului dela Geneva împotriva Italiei, cu prilejul conflictului pentru Etiopia, la care sancţiuni România a luat frenetic parte cu jertfa propriilor interese de export pe piaţa italiană ? Şi scena grozavă de jignire a ziariştilor italieni în sala dela Geneva din partea unui reprezentant al României latine când se desbătea soarta lui Haille Selassie ! Amintim aceste lucruri în legătură cu proectele de trecere pe la noi a trupelor sovietice în ajutorul Cehoslovaciei, dar împotriva Germaniei, — şi ca o dureroasă explicaţie pentru cele ce ne-a fost dat să îndurăm, mai târziu, prin arbitrajul dela Viena.

Ceva mai caracteristic. La 18 Octombrie 1935 deschizându-se circulaţia feroviară pe la Tighina-Tiraspol au început, curând, să treacă, în transit, tranporturi de fer vechiu şi nou din Rusia pentru Ungaria, ca o simbolică realizare a făgăduelilor apărute destul de îndrăzneţ în câteva ziare româneşti şi care vorbiau despre *asistenţa Rusiei sovietice drept cea mai serioasă garanţie pentru graniţele româneşti dobândite prin tratatul dela Trianon.* Da, am citit un asemenea articol semnat în ziarul „Dimineaţa" şi am avut o vie discuţie cu autorul lui.

E greu să amintesc unele chestiuni personale, totuşi îmi voi îngădui să spun că în toamna lui 1934 am ridicat în presă, atât cât îngăduia censura de atunci, chestiunea reglementării internaţionale a navigaţiei pe Nistru — care tocmai se pusese la ordinea zilei — conform convenţiei dela Paris privitoare la unirea Basarabiei şi a prevederilor dela Versailles, *dacă reluarea raporturilor diplomatice ruso-române însemna recunoaşterea graniţei dela Nistru.* Fiind vorba de un fluviu care „despărţea sau străbătea două sau mai multe State" conform definiţiei dată fluviilor internaţionale, Nistrul-graniţă *trebuia să fie tratat internaţional, — altfel însemna că nu i se recunoscuse caracterul de graniţă de către bolşevici.* Descoperind, apoi, la 1 Ianuarie 1935, numărul special din revista „Basarabia roşie" scoasă în continuare, la Moscova, şi după reluarea raporturilor diplomatice, de către aşa zişii refugiaţi basarabeni, am avut o *confirmare categorică a bănuelilor mele despre caracterul adevărat al reluării raporturilor diplomatice.* Revista spunea fără înconjur, sub regimul censurii sovietice, că „în *România se înfăţişase în chip tendenţios" reluarea acestor raporturi* drept o *recunoaştere* a „raptului" Basarabiei de către Români şi se da o desminţire categorică pentru liniştirea tovarăşilor muncitori „neliberaţi de sub jugul exploatator al capitaliştilor români" într'un articol comemorativ intitulat „Două jubileuri" care sfârşia prin fraza : „N'am uitat, nu vom uita şi nu vom erta", — ceva aşa în genul unguresc a lui „Nem, nem, soha !" privitor la Ardealul nostru.

Atunci am revenit asupra subiectului printr'un articol interogativ intitulat „Cu U. R. S. S. am reluat raporturile de drept ?" întrucât nu se vorbea nimic despre reglementarea conturilor publice reciproce dintre cele două State moştenite din trecutul război, inclusiv cota datoriei publice aferentă Basarabiei, nici despre regimul consular reciproc şi situaţiile proprietăţilor de drept privat ale supuşilor respectivi de ambele maluri ale Nistrului, în sfârşit nici despre reglementarea altor chestiuni rămase deschise dela 1918.

Toate întrebările mele au rămas fără răspuns, iar censura veghea să nu se afle adevărul până în aşa măsură încât *reluarea traficului feroviar prin Tighina-Tiraspol s'a făcut pe temeiul unei convenţii care, nici în titlu nici în text, nu cuprindea cuvântul „graniţă", ci vorbea numai despre reluarea traficului „comun" de cale ferată prin Tighina-Tiraspol,* contrar titulaturii ca şi textelor corespunzătoare din convenţiile de trafic feroviar peste linia de graniţă cu Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria, Cehoslovacia şi Polonia, adică cu toţi ceilalţi vecini ai ţării.

Textul convenţiei acesteia, iscălită la Moscova, nici *n'a fost ratificat pentru executare,* numărul de înregistrare nu se mai găsea la serviciul ministerial respectiv, iar conţinutul era ferit, cu grijă, de orice ochiu indiscret, care i-ar fi putut descifra adevăratul înţeles.

Rea credinţă sau simplă păcăleală, aceasta a fost situaţia noastră faţă de vecinul dela răsărit, *care ne-a amăgit ca pe nişte copii, cu complicitatea factorilor noştri de guvern conducători sau profitând de uşurinţa lor, ceeace-i tot una.* Spun aceasta, astăzi, căci afişarea câtorva discursuri parlamentare privind pacea pe Nistru şi siguranţa noastră răsăriteană, ne apar ca adevărate păcăleli trase pe seama unei ţări întregi, *dar pline de primejdii pentru însăşi fiinţa acestei ţări.*

Intâmplările care s'au desfăşurat, apoi, cu o iuţeală de film cinematografic, în deosebi după isbucnirea noului război general din Septembrie 1939, *au desvăluit chiar pentru ochii cei mai orbiţi şi pentru minţile cele mai mărginite, primejdia spre care eram împinşi prin prietenia rusă.*

Agresiunea sovietică, repetată, împotriva Poloniei şi a Finlandei chiar din 1939, apoi bolşevizarea şi înghiţirea celorlalte State baltice prin formule ultimative la începutul lui 1940, *ne-au lăsat să întrezărim, îngroziţi, soarta ce ne aştepta din partea vecinului dela răsărit, care-şi păstrase faţă de noi o portiţă deschisă de conflict printr'o prelungită situaţie juridică încurcată privitoare la graniţa noastră comună,* aşa cum frontierele neprecizate din regiunile coloniale au fost, totdeauna, pretexte de anexiuni pentru puterile mari vecine. *Mai ales că Anglia nu făcuse nimic, ba chiar nici nu protestase în cazul agresiunilor contra Poloniei şi a Finlandei,* — dar ne dăduse şi nouă, ca şi Greciei, în primăvara lui 1939, garanţii de siguranţă *necerute,* în alb, adevărate ordine de plată sau cecuri fără acoperire, care, în materie financiară, sunt de domeniul Codului penal.

In noaptea de 26 spre 27 Iunie 1940, la câteva zile după ocuparea Parisului şi prăbuşirea Franţei, *trăznetul dela răsărit a căzut asupra noastră* sub forma notei ul-

timatum a Sovietelor prin care ni se cerea cedarea Basarabiei și a Bucovinei de Nord, pe *un ton și într'un termen fără ripostă și fără amânare. In acele clipe grozave fără asemănare, când pământul părea că ne fuge de sub picioare și pe care le-am trăit, cu toții, am simțit ce însemna izolarea în nenorocire și am înțeles greșala directivelor politice, care ne aduseseră să ne găsim spânzurați, deodată, în gol, deasupra unei prăpastii fără fund din pricină că perdusem busola orientării în funcție de realitățile poziției geografice și ale vecinătăților.*

Căci e știut că nu te poți sprijini pe ceva depărtat, iar când te simți în primejdie să cazi, te agăți, în chip reflex, pentru sprijin, de tot ce afli mai aproape.

Ultimatum-ul din noaptea de 26 Iunie 1940 *ne-a făcut pentru a nu știu câtea oară în istoria europeană,* — bine înțeles pentru cine cunoaște această istorie! — să *pricepem ce înseamnă cuvântul dat al Rusiei, eri țaristă și azi bolșevică, ori de câte ori forțele politice ale Europei fiind încleștate în lupte fratricide, sau desbinate în tabere dușmănoase, fiara dela răsărit, care nu știe decât de frică, se aruncă să-și prade vecinii.* A rămânea singur și *mai ales fără tovărășii puternice în fața acestei fiare, din pricina neprevederii sau din naivitatea de a te încrede în îmblânzirea și domesticirea ei, înseamnă să te expui la primejdia mortală de a fi sfâșiat.*

Lovitura Rusiei sovietice, pe granițele noastre răsăritene, *a sdruncinat întregul edificiu teritorial al României.* Știm în ce împrejurări dureroase s'a făcut evacuarea Basarabiei și Bucovinei de Nord și *cât de repede s'au deslănțuit celelalte pofte vecine asupra granițelor noastre dela apus și dela sud,* prin așa zisul arbitraj dela Viena în favoarea Ungariei, ca și prin convenția dela Craiova de ceziune teritorială către Bulgaria.

Actul dela Viena a fost, cum știm, însoțit de cele *două scrisori de garanție, germană și italiană, pentru integritatea teritorială a României,* — restul pământului nostru încă neîncălcat — *adică ieșirea din izolarea politică față de fiara deslănțuită dela răsărit.*

Discursul din 3 Oct. 1941 al d-lui Hitler cu prilejul inaugurării ajutorului de iarnă a *destăinuit convorbirile cu Molotov, când a fost invitat la Berlin în toamna lui 1940.* Reprezentantul Rusiei sovietice a întrebat *dacă putea cere garnizoane în Bulgaria* — așa cum făcuse în Estonia, Letonia și Lituania cu rezultatele cunoscute, — *a pretins puncte de sprijin în Dardanele pe seama Turciei,* cu învoirea germană, *și a voit să știe dacă garanția Germaniei către România dată la Viena, avea valoare și în contra Rusiei.*

Adică, pentru a transpune în termenii subiectului conferinței noastre, Rusia sovietică profitând de împrejurarea că Germania și Italia erau prinse într'o mare luptă pe viață și pe moarte, *înțelegea să ocupe noi puncte în Europa, deocamdată în bazinul Mării Negre și la gurile Dunării* căci era vorba de poziții la Dardanele, de garnizoane în Bulgaria și, eventual, *de noi poziții pe pământul românesc după ce, prin al treilea rapt al Basarabiei sudice, se întorsese riverană la gurile Dunării, pe brațul Chiliei.*

In privința aceasta, potentații bolșevici dela Kremlin s'au dovedit în vara lui 1940 și până la isbucnirea războiului răsăritean din anul trecut, executorii testamentari cei mai credincioși ai țarului Petru cel Mare. Lucru de altfel ce era de așteptat și firesc când știm ce activitate a desfășurat filmul de propagandă internă sovietic prin tratarea repetată, în felurite subiecte, a vieții lui Petru cel Mare și a epocii lui.

Cutropirea sovietică totală a pământului românesc, care ne amenința așa de grav din vara lui Iunie 1940 și sub teroarea căreia am trăit mai ales noi, cei din Moldova, timp de aproape un an, *însemna amenințarea întregei Europe ca pe vremea năvălirilor barbare, de demult.* Noi eram sortiți, ca totdeauna, *să cădem cei dintâi* dacă purtătorii răspunderii de soarta Europei n'ar fi fost în stare să reacționeze de îndată și puternic.

La 22 Iunie 1941 a pornit, într'adevăr, *războiul pentru mântuirea Europei de barbaria bolșevică dela răsărit,* război la care luăm parte cu toată hotărîrea fiindcă *acesta e războiul nostru de apărare și de liberare* dintr'o teroare apăsătoare de peste un veac și jumătate ce stă asupra destinului neamului românesc, ca un adevărat blestem.

Și, acum, pentru a sfârși, să-mi fie îngăduit ca rezumând și repetând unele lucruri, să trag concluziile firești:

Gurile Dunării și strâmtorile Mării Negre alcătuesc, cum am spus la început, *două înfățișeri ale unei aceleiași probleme de viață națională românească,* fiindcă gurile Dunării sunt, de fapt, la strâmtori, iar problema aceasta se chiamă: *siguranța noastră națională.* Orice acțiune militaro-politică sau economico-financiară îndreptată contra gurilor Dunării ori a strâmtorilor, cu scop fie de a stingheri sau întrerupe libertatea navigației, fie de a o îngreuia prin scumpetea taxelor ori prin neîntreținerea drumului de apă — indiferent de unde ar porni o asemenea acțiune — *înseamnă o încercare de asasinat împotriva ființei noastre naționale, un gest de gâtuire, de înăbușire a neamului românesc.*

Problema drumurilor de apă și a respirației noastre *maritime a alcătuit, întotdeauna, esența vieții naționale românești prin garantarea neatârnării economice și politice a Statului și a națiunii noastre împotriva oricăror primejdii din afară.*

Așa a fost, așa este și așa va fi cât va trăi neamul românesc pe meleagurile acestea unde ne-a așezat Destinul.

Și fiindcă e prea simplă ca să nu fie cu totul lămurită în orice minte sănătoasă *esența problemei noastre de siguranță națională,* voi adăuga: *cine nu pricepe asemenea lucru și încearcă să spună că sunt alte chestiuni naționale mai grabnice și mai însemnate decât aceasta dela răsărit, acela se face, conștient sau inconștient, instrumentul dușmanilor noștri pentru că slăbește unanimitatea convingerilor și sforțărilor românești și, mai ales, pentru că răpește jertfelor noastre grele rodul maximum ce trebue să-l dea pentru cauza națională.*

Trei poeţi români cântăreţi ai mării

de I. GR. PERIEŢEANU

Dacă e adevărat că literatura nu-i altceva decât o iconire a vieţii reale, urmărind să vă înfăţişez ecoul pe care marea l'a trezit în sufletul nostru, mă voi adresa celor trei mari poeţi, ce susţin în poezia actuală, cu o neegalată strălucire, curentul tradiţionalist, după care valorificarea estetică corespunde unei interpretări organice a specificului acestui neam, înţeles ca o înfrăţire a graiului, locurilor şi oamenilor ţării.

Poezia grupului *Nichifor Crainic, V. Voiculescu* şi *Ion Pillat* este reprezentativă, pentru oricine doreşte să cunoască adevăratele comori de simţăminte şi gândire ale naţionalismului integral, deoarece versul, pentru ei, nu e decât forma sub care se poate concepe frumuseţea românească.

Personalitatea d-lui Nichifor Crainic, legată de o temeinică activitate didactică, filosofico-socială şi poetică, este una din cele mai complexe ale României contemporane. Cum opera, ca şi omul, păstrează un profund caracter unitar, prin concepţia creştină care-o adânceşte şi ilumineză, osebitele ei aspecte nu-s decât diagrama concordantă a spiritului său superior, care a rodit, pe tărâmul ultimelor două decenii, desigur câteva din cele mai autentice înfloriri ale sufletului şi gândirii autohtone.

Darurile Pământului şi *Ţara de peste veac* sunt, alături de *Puncte cardinale în haos*, *Ortodoxie* şi *Etnocraţie* şi *Nostalgia Paradisului*, adevărate pietre de hotar.

Ca ziarist, dintre cei mai înzestraţi şi autor al unor eseuri, adevărate capodopere ale genului, în care arta şi credinţa se împletesc cu măestrie, în slujba unui patriotism susţinut pe linia mare a tradiţiei noastre creştine, d-l Nichifor Crainic se remarcă prin siguranţa cu care'şi stăpâneşte subiectul, ajutat fiind de o bogată cultură generală, ca şi de un excepţional dar de a glosa în marginea evenimentelor importante, ceea ce constitue, de altfel, caracteristica stilului său atât de personal.

Iată de ce, e foarte greu să transmit auditorilor mei, limitat numai la aspectul marin, întreaga semnificaţie artistică a poeziei d-sale, pe care o preţuesc în deosebi şi care ocupă un loc de frunte în literatura română.

Primul volum de versuri, Darurile Pământului, are o singură însemnată imagine marină:

Ca râurile contopite'n mare
Noi vom muri în nemurirea ta

prin care poetul se adresează Patriei, adevărata matcă a eternităţii individului.

Cu al doilea volum însă, Ţara de peste veac, marea îşi reclamă belşugul de imagini şi idei în poezia d-lui Nichifor Crainic. Pentru o mai bună prezentare, vom deosebi, în versurile d-sale, trei grupe distincte: prima, menită a releva impresiunile marine, risipite în diferitele poeme ale volumului; a doua, cuprinzând bucăţile exclusiv închinatte mării; şi, în sfârşit, ultima, în care realizarea poemelor se întemeiază pe un cadru technic de pure imagini marine.

Prima grupă e o enunţare de imagini, servind, în principal, interpretările ulterioare ale analistului: Cântecul Dunării, care schiţează, în mod tangenţial, importanţa căilor de comunicaţie aquatică în desvoltarea economică şi spirituală a ţării; Cântec de Pescar, lauda poetică a nestatornicei frumuseţi a unui păstrăv auriu; Cântecul de Munte, ce opune, prin două mari simboluri, credinţa şi moartea, motivele de căpătâi ale poeticei d-lui Crainic: la un capăt tendinţa, care urcă parcă elementele firii pe drumul fără întoarcere al năzunţii, la Dumnezeu şi, la celălalt, tendinţa contrară, care ne adună şi ne coboară, din visul materiei, către marea taină în care toate curg.

Nu putem omite această ritmică strofă din poezia Jgheabul:

Din gura de răcoare a fântânii
Imi curge ca un cântec printr'un flaut.
S'asvârle'n melodii de vălurele,
Alunecă pe nodurile mele
Şi gâlgâie'n gurguiu —
Eu o primesc şi-o dărui
Oricui
Şi fiecărui.

Admirabil refren onomatopeic, care a surprins câteva accente clare din neasemuitul cântec al apelor.

O frumoasă imagine marină, găsim în finalul din Molima:

Nori albi din nesfârşitul albastru s'au lăsat
Şi parcă ancorează, iar satul e un port
La margine de ceruri, cu clopote de mort.
Şi pleacă iarăşi norii ca floarea de salcâm:
Corăbii încărcate pentru cellalt tărâm.

Aici intuiţia poetului e ca un revers al concepţiei pe care am relevat-o în Cântec de Munte.

In Sub Curcubeu, nourul, gonit de fulgere şi furtuni, este sugestiv comparat unui naufragiat aerian. Vila Blanca, pune în contrast urgia mării cu dispreţul pe care-l încearcă autorul în faţa unei nefolosite frumuseţi naturale şi arhitectonice. Terţinele neregulate din Progres, răsfrâng multiple oglindiri marine, pentru a înfăţişa desnădăjduita luptă a omului, în goană după în veci nerealizabilul mai bine. Iar gândurile despre moarte împlinesc cugetarea din Pasăre Albă:

Moartea-i ca noaptea: gol despicat.
Intre izvor şi mare-aruncat.

vădind concepţia finalităţii în eternitate, indicată şi în versurile citate din primul său volum.

Din grupa doua fac parte poemele Cântecul Apei şi Ţărmul de Dincolo, în cari freamătul transcendental ridică până la ceruri adâncul misteriosului ţinut pelagic.

Cântecul Apei reia marea teamă, a Cântecului de Munte, într'un puternic imn închinat învelişului lichid, pe care Thales din Milet îl socotea drept temelie a lumii:

La tine, Doamne, nu mă 'nalț
Cu muntele lucind în smalț:
De piatră e, dar se scufundă
Nisip mărunt sub apa scundă,
Precum a focului nălucă
Tot valul apei o îmbucă.

La tine, Doamne, nu m'avânt
Pe-al vântului desnodământ,
Balaur care 'nghite spații,
Dar târâtor sub constelații,
Ce cade prăvălit din zbor
De abureala unui nor.

Cu stropul, Doamne, mă ridic,
Mai tare cu cât e mai mic:
E Sfarmă-Piatră, Stinge-Foc,
E Frânge-Vânt, e'n orice loc,
Subpământean, aerian,
Și e izvor și e ocean.

Murmură'n râu și'n mare geme,
E tinerețe peste vreme,
Din nori închipuie icoane
Și spânzură de bolți amvoane
Ca voia ta pe cer să steie
Prin fulgere și curcubeie.

Dela muntele și focul copleșite de apă, la vântul care se ridică, sfarmă piatră, stinge focul, frânge vântul, în ascensiunea acestui poem e o minunată gradație, dominând toate sub și pe pământ. Finalul e unic și prin imaginile creștine, pe care poetul le realizează contemplând cerestile ipostaze ale elementului umed.

Cântecul Apei semnifică, poate, ceva din atributul ubiquității divine:

Murmură'n râu și'n mare geme,
E tinerețe peste vreme,

căci apa e oarecum asemeni Creatorului, care e în toate și'n care toți suntem. Poezia, departe de a fi un act gratuit, transmite pulsația pe care artistul o resimte în preajma imanentei frumuseți, prin transfigurarea în artă a marilor sensuri ale trecerii noastre, cari sunt: dragostea credința, moartea.

Țărmul de Dincolo e poetizarea problemei de care e stăpânit omul în fața marelui mister al morții. Subiectul presupune cunoașterea limitei incerte dintre a fi și a nu fi, care e piatra de încercare și a științei și a filosofiei. Să nu se creadă, însă, că poetul filosofează în versuri:

Țărmul de dincolo de mare,
Învăluitul Finister,
E poate margine de cer
Și poartă către alt mister,
Iar pentru gând cutremurare,
Hotar de jar, străjer de ger.

Ajuns-au oare câți plecară?
Plecații nu ne mai răspund.
Și sunt pe mare ca un prund
Ce cade surd și greu la fund —
Ca moartea, marea e amară
De câte taine o pătrund.

Țărmul de dincolo de mare
O fi grădină ori pustiu
Ori sloiu polar și argintiu?
Nici tu nu știi, nici eu nu știu —
Și orice navă dusă'n zare
S'a dus pe veci ca un sicriu.

Poetul nu face decât să descrie starea de suflet care întovărășește sistemul său de a gândi. Problema morții este mai mult psihologică pentru artist. Țărmul de dincolo nu-l cunoaștem, pentru că e în natura gândului de a nu putea percepe ceeace nu-i cosubstanțial sieși. Dar, misterul e sporit și de faptul că nu pătrundem nici măcar dincolo de durata vieții individuale. Mărginită la timpul și spațiul uman valabil, problema de dincolo rămâne o vecinică noapte a sufletului, pe care artistul o înstelează cu visele lui, pe când cugetătorului îi scapă mereu, ca o lumină jucăușe pe care-ar încerca s'o prindă.

In grupa a treia, alcătuită din poemele Elegia celor doi și Desmărginire, facem cunoștință cu domeniul transfigurat al mării.

Elegia celor doi, care deplânge tristețea iubirii trecute, plină altădată de fermecătoare dorinți, termină cu această magnifică strofă:

O, pe ce țărm al părerii de rău
Singură te-a lăsat
Sufletul meu, ce l-am vrut lopătat
De luntrea cu nuferi a trupului tău!

E atâta frumusețe și atât adevăr în înflorirea ultimului vers, că lectorul întârzie, admirând mai mult noutatea, gingășia, puritatea imaginei, decât sensul ei profund și dureros. Tristul suflet, robit de trupeasca frumusețe, trebue să constate, mai devreme ori mai târziu, că satisfacerea visului nu înseamnă și împlinirea lui. Dragostea, în afară impresiunei de sațietate, conține doar cât știm fiecare să vedem întrânsa, căci, aprigul sentiment nu este un mod esențial al devenirii noastre. Artistul, care și-a irosit visul dincolo de frumusețe și adevăr, simțit-a el oare, cum această tristețe a iubirii, născând adevărul frumuseții, cade, ireversibilă, în aura contemplației, de unde aveau să răsară încântătoarele și incomparabilele lui versuri?

Desmărginire e una din meditațiile asupra morții, considerată ca o trecere, a condiției pământești, către limanul isbăvitor al dumnezeirii:

Și de pe vârf de munte mă voiu sui pe-un nor.
Zi grea, cutremurată va fi, o zi de-adio,
Când inima-mi, de tine, fășii voiu deslipi-o,
Amară frumusețe, pământ rătăcitor.

Voiu sfărâma sub pleoape tot spațiul din jur
Și-mi voiu culca suspinul pe norul meu: șalupă
Ritmată de arhangheli, la proră și la pupă,
Cu aripile vâsle prin valul de azur.

Oceane de văzduhuri s'or lumina rotund
Prin stele-arhipelaguri șalupa mea să treacă,
Iar tu, frumoasă lume, să-mi pari o piatră seacă
Scăpând rostogolită spre-adâncuri fără fund.

Mă va'nvăli, spumoasă, pe creștete de hău
O pretutindenească vibrare de lumină
Și m'oiu topi în boare de muzică divină,
Despovărat de zgura părerilor de rău.

Remarcăm, din nou, că preocuparea de căpetenie a d-lui Nichifor Crainic, ca artist, este poziția sufletului creștin în fața marelor probleme pe cari ni le pun durata și limitele existenții. Chiar titlul volumului, Țara de peste veac, denotă fatala constrângere a cunoașterii în propriile-i granițe. Nu mă opresc, pentru a distinge frumoasele imagini marine, cari au slujit la vehicularea, prin alese cuvinte, a fenomenului poetizat, pentrucă nu acest lucru interesează în elevația la care ajunge poezia d-lui Crainic, ci felul în care o problemă, atât de aridă, a putut fi proectată în lumina imediată a conștiinței creatoare. Dintre toți poeții pe cari îi cunosc, unul singur a reușit să rețină în vorbe suprema străluminare de aparențe divine, la granițele dintre uman și cosmic. E neîntrecutul Rainer Maria, pe care d-l Nichifor Crainic îl prețuește ca nimeni altul.

Dela tradiționalismul, din Darurile Pământului, concepția poetului a evoluat, în Țara de peste veac, spre culmile cunoașterii transcedentale, dându-ne, după Eminescu, în această latură puțin frequentată de poeți, cele mai bune realizări ale poeziei filosofice, în cari credința, frumusețea și gândul concură la unicitatea neîntrecutei sale arte literare.

De d-l V. Voiculescu mă leagă o veche admirație și prețuire. Este, așa dar, firească sfiala pe care o încerc apropiindu-mă de marea lui operă, cu gândul numai de a desfira originalul ei aspect, în cadrul unei prelegeri exclusiv închinată mării.

Principalele marine voiculesciene, sunt cuprinse în volumele Poeme cu Ingeri și Intrezăriri.

In ce privește marea, stihurile din Poeme cu Ingeri se pot împărți în trei mănunchiuri, vrednice de a fi relevate cu deosebitele lor nuanțe. O parte e alcătuită de poemele: Sufletul, Cântec Sufletului și Argonaut, vădind un identic procedeu de utilizare a imaginei, amândouă mărginașele fiind simple interpretări poetice, independente de comparațiile marine pe cari le îmbracă, pe când, în Cântec Sufletului, emoția creatoare devine organică aspectului marin:

Suflete, navă călătoare,
Ce străbați, îndrăsneață, lumile
Nu'mi svârli patimile 'n vultoare...
Ia-mi-le și du-mi-le.

Nu căta că sunt grele
Lăzile cu aur ale călătorului:
Vom plăti cu aurul din ele
Vamă corsarilor, bir dorului.

Tremură trupul, văzând abizurile
Nu-l asculta... L-a năpădit osânza,
Desfășură pe vergi visurile
Sus, cât mai sus urcă-le pânza.

Printre spumele sfărâmate
Și-ale norilor negre liote
Toate vânturile înhămate
Să te ducă numa'n chiote.

Și la câți ți-or striga „stai, abate,
Alergi spre pieire", spune-le
Că pe suflete, din eternitate
Le poartă spre țel furtunile.

Numai la cârmă să fie dibaci
Cel ce strunește apa și mugetele
Și tu dela Domnul ai cârmaci,
Zi și noapte, cu schimbul, cugetele.

Am zice condiția noastră telurică, în opoziție cu năzuința divină din care obârșesc cugetele: lupta dintre trup și suflet, care, de când lumea, se simt rău laolaltă, deși fiecare e înfrățirea celuilalt și, mai e, forța biruitoare a durerii și a marilor ei izbânzi, ce ne înalță de-asupra vieții.

Al doilea grup îl formează poemele *Haitele Mării*, *Mărgăritar bolnav* și *Ostrov încins de ape*. Interesant să observăm că Haitele Mării e dintre puținele versificații libere în perfecta variație de clasice forme a poeziei d-lui Voiculescu:

Ascunse 'n adâncul de neguri al zării
Și veșnic la pândă, stau haitele mării:
Când albe corăbii, tiptil, din limanuri
Ies, ciute răslețe,
Și pleacă 'ndrăsnețe
Să pască pribege pe-a apelor lanuri,
O haită de vânturi se 'nșirue iute
Și-aleargă, ca lupii pe urme de ciute...
Iar ele,
Ciulind mlădioase urechi de vântrele,
Din scurt fugărite, s'așternd doar pe goană,
Năluce
Năuce,
Săltând încoltite de crunta prigoană.
Căci haitele 'ntinse la fugă 'ndelungă,
Cu limbele scoase zoresc să le-ajungă,
Și sar peste șanțuri scobite în mare.
Trec peste zăgazuri
De mii de talazuri,
Coboară și-sboară prin văi de vultoare,
Și iar ies pe creste de ape umflate,
Urcând munți și valuri, pe nerăsuflate.
Dar iată c'ajunse, cu urlet, vânatul...
O clipă 'ncetează chefnitul, lătratul...
Apoi o 'mpresoară și drumul i-l taie.
Corabia sbiară și-i numai sbătae,
Căci haita cumplită
Cu spume și bale, în goană, stropită
Ii sfâșie coasta și-i sare 'n spinare,
Ii spintecă burta de scânduri și fiare,
Ii ronțăe schela și-i sfârtică botul,
Și-abia într'o clipă o 'nghite cu totul;
In colții năpraznici, catarge, otgoane
Trosnesc, sfărâmate ca biete ciolane...
Și nu mai e urmă de navă...
Ici-colo doar aschii pe apa buhavă
Și haite de vânturi flămânde și rele
Se 'ncaer' acum între ele...

Versul neregulat corespunde intenției autorului de a zugrăvi, prin succesiunea și brusca alternanță imagistică, instabilitatea și neprevăzutul pelagicului ținut. Cât de justă ne apare, celor cari o cunoaștem și îndrăgim, sălbateca frumusețe mânioasă a valurilor ei, această scandare, fără răsuflet în splendida însuflețire a asociațiilor de idei, unele mai dinamice decât altele, menită să apropie, până la coincidență, veracitatea emoției trăite, de cadrul, variabil dela om la om, al realității tangibile.

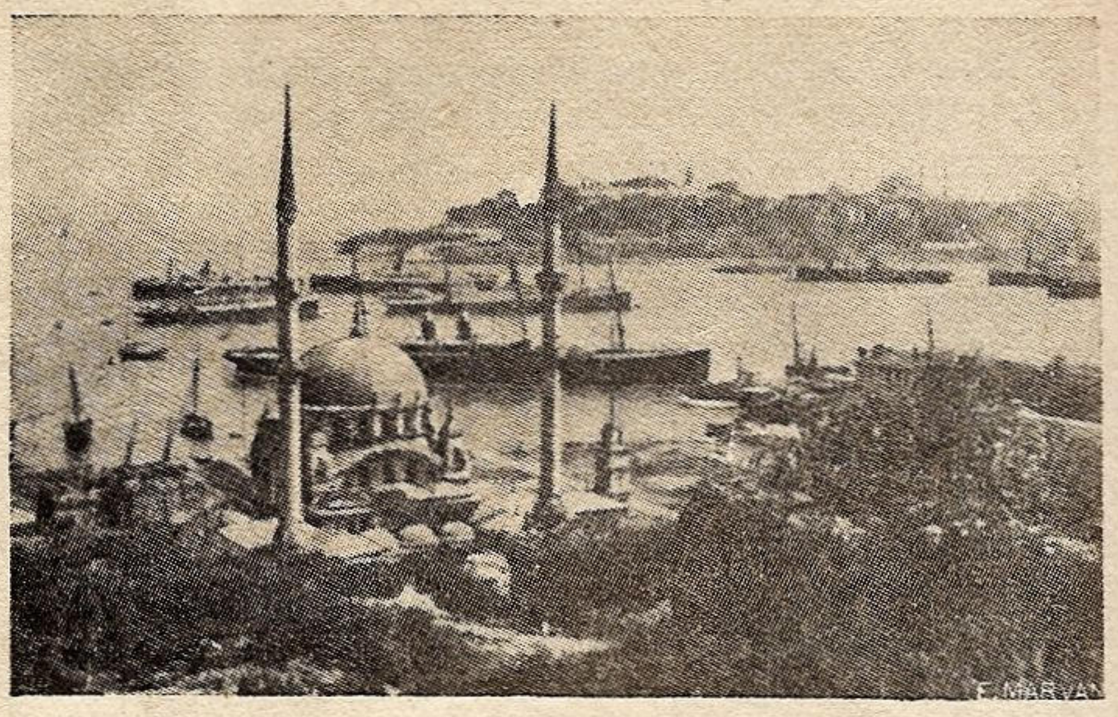
Ascuțimea observației și un rar simț al ritmului, subtilitatea și pregnanța jocului, mijloacele superlative de realizare, ca și viziunea originală, sunt câteva din rarele calități ale poemului citat, demn de a figura în fruntea oricărei antologii marine.

(Va urma)

Din trecutul marinăresc al Constantinopolului

de

C. Amiral C. NEGRU



Intrarea spre Cornul de Aur.

ÂND zici Imperiul Bizantin, zici Constantinopol şi vice-versa, pentru că atunci când împăratul Constantin cel Mare, în anul 330 d. Chr., fondă Constantinopolul şi făcu din el a doua capitală a Imperiului Roman, Imperiul Bizantin luă naştere ; iar când la 1453 Turcii cuceriră Constantinopolul, Imperiul Roman de răsărit, Imperiul Bizantin se prăbuşi.

Dar, în aceste 11 secole câte perioade de mărire ! ?...

Istoria spune că între anii 638 şi 711 imperiul arab al califilor se întindea dela oceanul Atlantic până la India, prin cucerirea Siriei la 638, a Egiptului la 640, ţări cari aparţineau Bizanţului, regatul Perşilor la 642, Turkestanul şi India la 707, mai apoi Tunisia, Algeria şi Marocul, iar la 711, prin cucerirea Spaniei.

Până la această epocă, flota bizantină a fost una din marile forţe ale imperiului, fiind singura în Mediterana care domina mările orientale; şi chiar după ce califii Omeiazi îşi creară o flotă puternică, flota bizantină susţinu cu succes lupta şi salvă Constantinopolul la 717.

Neglijarea marinei, imperiul o plăti scump în secolul al 9-lea, când corsarii musulmani, stăpânind Creta, devastează coastele arhipelagului timp de peste un secol. Acest pericol făcu ca în secolul al X-lea flota să fie reconstituită şi până la începutul celui de al XII-lea veac Bizanţul să fie din nou o mare putere mediteraneană, având domeniul mării până la Coloanele lui Hercule (Gibraltar).

Această stăpânire ţinu însă până în ziua când Bizanţul găseşte că e mai comod să încredinţeze apărarea imperiului pe mare flotelor pizane, genoveze şi veneţiene mai cu seamă ; cu toate că imperiul găsea în populaţunile litoralului asiatic, în insule şi în Grecia o populaţiune marinărească ce putea să formeze echipajii admirabile ; iar şantierele navale îi puteau construi superbe nave de război.

Dromos-urile, vase de luptă ale epocii, echipate cu 500 de oameni din care 70 soldaţi, erau vestite pe acele vremuri, iar focul Gregois inventat în sec. al VII-lea de un inginer sirian, şi întrebuinţat în grenade şi sifoane aruncătoare de flăcări, dădea flotei o superioritate care inspira teroare tuturor inamicilor Bizanţului.

Când în 941, Ruşii lui Igor, fiul lui Ruric, întreprinse o expediţie contra imperiului bizantin şi sunt sdrobiţi în faţa Constantinopolului, ei declară : „Că Grecii au un foc ca fulgerile cerului, pe care aruncându-l contra noastră ne-a ars, şi de aceea n'am putut să-i învingem". In sec. al X-lea flota imperiului cuprindea încă 180 nave de luptă.

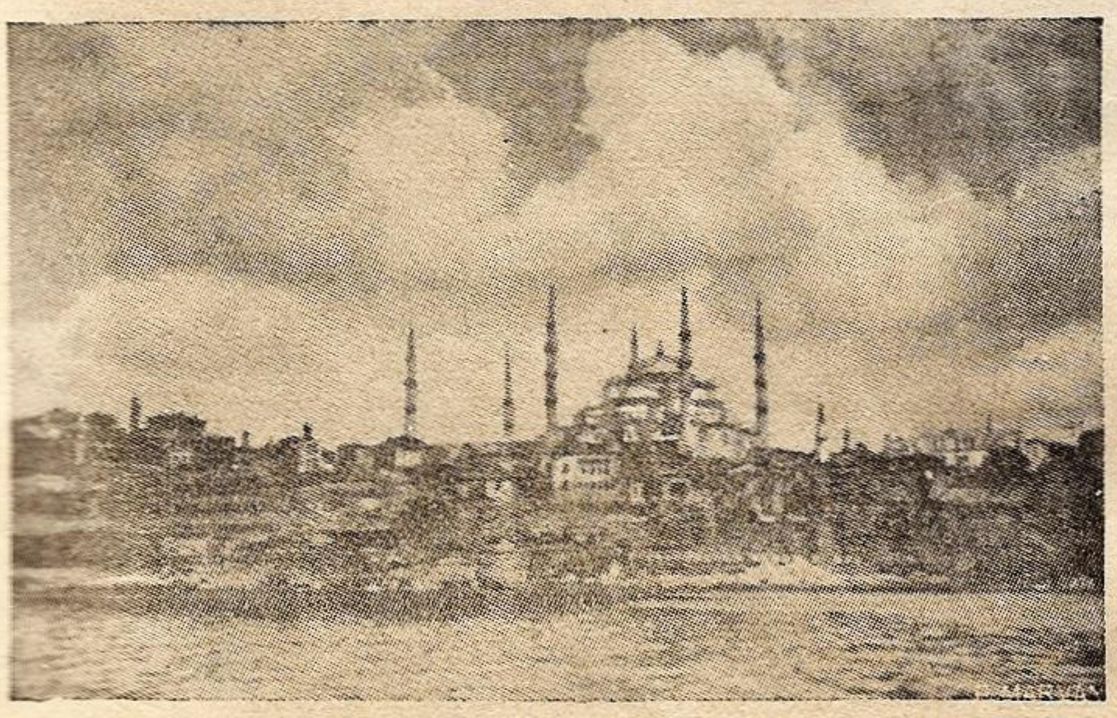
Sub aripa acestei flote, care a fost câteva sute de ani stăpâna de necontestat a Mediteranei, şi care dădea o siguranţă absolută în apele ei, operaţiunile comerciale ale imperiului le găsim întinse în sec. VI şi VII până în Africa, Sicilia, Italia până în fundul Adriaticei, la Ravena, le găsim în Spania, în Galia, la Marsilia, Bordeaux, Narbonna, Tours şi Orleans şi Paris.

Aceşti sirieni cum îi numea lumea pe neguţătorii Bizanţului formau în multe oraşe din occident colonii foarte importante. Ei aduceau : ştofe, piei lucrate, vinuri de Siria, papyrusuri din Egipt, etc., etc. In Mediterana, devenită o mare a imperiului bizantin, Grecii aveau o superioritate de netăgăduit şi pe care nimeni nu se gândea să le-o dispute. Atât de mare era influenţa economică a Bizanţului, datorită flotei ei, încât în sec. al VI-lea moneda lui era primită pe toate pieţele lumii.

Cucerirea Siriei şi a Egiptului de către Arabi, aduse în sec. al VII-lea un mare dezastru comerţului imperiului, căci Bizanţul pierde grânarul bogat al văii Nilului, pierde bogatele industrii ale Siriei, care în sec. al VI-lea aveau ca un monopol al fabricării mătăsurilor, Bizanţul pierde atâtea porturi, admirabile centre a unor activităţi neînchipuit de mari.

In sec. al IX-lea şi al X-lea întinderea de temut a pirateriei musulmane, făcu să dispară orice siguranţă în mările orientale, ceeace dădu o mare lovitură comerţului bizantin. Decadenţa marinei imperiului avu rezultate şi mai fatale, căci începând din sec. al XII-lea pavilionul grec dispare din ce în ce din Mediterana, fiind înlocuit cu flotele oraşelor comerciale Piza, Veneţia şi Genova.

Cu toată această decadenţă, până la căderea imperiului bizantin, Constantinopolul, prin situaţiunea geografică unică în lume, rămâne unul din marile antrepozite comerciale, unul din marile târguri în care se întâlneau popoarele universului cunoscut.



O privelişte din Istambul.

Din isprăviile marinarilor noștri

Note şi impresii din cele văzute în recentele misiuni pe Marea Neagră

de
General de Divizie Adjutant,
TRAIAN GRIGORESCU

I

Asupra acţiunilor de uscat ale bravilor noştri luptători aproape toată lumea este mai mult sau mai puţin informată şi foarte mulţi au noţiuni de cum se luptă, într'un cadru mai mare sau mai mic, şi chiar înţeleg şi simt câte ceva din această luptă.

Acest lucru este datorit şi faptului că aproape fiecare familie are câte un luptător în sânul ei.

Acţiunile de pe mare sunt mai greu de înţeles, cerând oare care cunoştinţe, mai puţin răspândite. Marinarii noştri, pe cât de bravi şi inimoşi pe atât de modeşti, sunt puţini la număr şi aceasta-i una din cauzele nuanţei de prea puţină cunoaştere a activităţilor marinei noastre.

Se cunosc şi impresionează mult scufundările de vase escortând convoiuri, transporturi de muniţiuni şi materiale, pe mări, date publicităţii în cifre respectabile, ale marinelor străine.

Mai puţin cunoscute ne sunt acţiunile marinei noastre, care, cunoscută, devine impresionantă prin mărimea activităţii sale, mai ales faţă de mijloacele modeste de care dispune.

Dacă amiralul Wurmbach, ocazional a spus că, fără activitatea marinei noastre, victoria din sudul frontului de răsărit nu s'ar fi putut realiza, nu este o simplă măgulire ci o realitate.

De aceia socot interesante câteva informaţiuni şi date asupra activităţii marinei noastre, precum şi unele impresii şi note din ultimele misiuni îndeplinite de escadrila noastră de distrugătoare, urmărite de mine, vechiu ostaş, care nu poetizează şi nici nu amplifică cele trăite şi văzute.

Eroii anonimi ai Mării.

Activitatea flotei române în acest răsboiu — deşi tăcută mai ales din cauza secretului operaţiunilor — este prodigioasă, atât prin faptele săvârşite, cât şi prin rezultatele care, în anumită măsură, pot fi aduse la cunoştinţa marelui public pentru a fi apreciate.

Italienii au publicat, nu demult, tabele statistice de activitatea flotelor în Mediterană.

Azi, când primele mari consecinţe ale acestei modeste, dar excepţionale activităţi, se găsesc realizate, este cazul să se scoată, în măsura permisă, din anonimat şi din necunoaştere, eforturile nebănuite ale acestei întrepride flote române, care, sfidând tot felul de pericole, cu o dibăcie demnă de toată admiraţia şi un curaj legendar, a plecat necontenit din bazele sale, departe spre inamic, escortând muniţia şi materialele indispensabile frontului de luptă, — atacând forţele inamice când îndrăsneau să se apropie de preţioasele convoae, sau — în acţiuni de mai mare risc şi efort — au întins imense baraje de mine ucigătoare, chiar în apele duşmanului, unde el de atâtea ori a suferit pierderi dureroase.

S'a ştiut oare că aceste frumoase vase de răsboi româneşti, în tot cursul răsboiului până azi, nu au avut odihnă; că necontenit au fost trimise departe de sute de mile marine; că au executat marşuri continue, fiind mereu hărţuite de forţele inamice, în special de numeroasa hoardă de submarine bolşevice, care n'au pregetat un moment în atacurile lor, toate cu dibăcie dejucate sau nimicite de echipajele navelor noastre?

Se cere un mic efort de imaginaţie şi oare care documentare pentru a cuprinde, în totul, înţelesul faptelor realizat de curajoasa noastră marină.

In general un „homo terestris" se impresionează când aude de o luptă mare navală, de vase multe, scufundate, explozii, morţi, şi răniţi.

Se înţelege mai greu de ce destoinicie, spirit de sacrificiu şi bravură trebue să fie animată o mică flotă ca să poată întreprinde operaţiuni într'o mare, minată la tot pasul, în care inamicul este de douăzeci de ori mai numeros şi în care mijloacele sale de acţiune păreau că interzic ori cărei minţi ideia unei aventuri de convoiere şi circulaţie la mari depărtări.

Dar ceiace întrece ideia obişnuită a posibilului este că toate aceste, atât de numeroase operaţiuni şi misiuni, au fost realizate şi duse până la capăt cu cel mai deplin succes în ciuda reacţiunilor îndârjite ale marinei sovietice.

Ceiace a făcut marina noastră şi va continua, umăr la umăr cu bravele trupe ce luptă pe uscat şi în aer, până la victoria finală, — contra celor ce-au pierdut pe Dumnezeu şi nu vor să mai ştie de el — va fi totdeauna slab redat în câteva vorbe.

De aceia cred mai sugestiv să dau câteva cifre privitoare la activitatea escadrilei de distrugere, cu care am putut trăi câteva din ultimele sale misiuni şi care poate ilustra şi da o noţiune de ce a fost şi este capabilă marina noastră.

500.000 tone muniţiuni transportate în 120 misiuni.

Escadrila de distrugătoare a executat, de la începutul războiului, circa 120 de misiuni la inamic, — la larg, în depărtare — făcând siguranţa şi protecţia convoaelor ce transportau muniţiuni şi materiale pentru tot frontul de Sud.

In toate aceste misiuni a respins atacurile inamicului, risipindu-l sau distrugându-l. A apărat cu dibăcie uimitoare preţioasele încărcături, aducând pe linia frontului de luptă atâtea mijloace de trebuinţă, trupelor de uscat. Ca baraje de mine, ce a aşezat, a închis şi a provocat uneori dezastre în circulaţia flotei sovietice şi a înlesnit-o pe a noastră.

In cursul acestor aproape 120 misiuni, distrugătoarele noastre au parcurs 35.000 mile marine (peste 65.000 km.) — mai mult de 3000 ore de marş — şi au asigurat şi aprovizionat frontul de Sud, prin escortarea convoaelor, de circa 500.000 tone muniţiuni şi material, adică 50.000 vagoane. (Repet, aceasta numai distrugătoarele).

Se poate imagina ce reprezintă asemenea cantităţi de materiale aduse pe front la timp şi ce ar fi însemnat pentru operaţiunile din sud scufundarea sau neajungerea acestor convoae la destinaţie, socotind că toată capacitatea căilor şi mijloacelor de transport terestre era utilizată.

Ce a însemnat pentru eroicile atacuri din Crimeia, dela Sevastopol, dela Kerciu şi Caucaz dibăcia şi eforturile marinei noastre nu este prea greu de înţeles după datele de mai sus.

Totodată cred că ori care, fără voe, face o legătură între faptul că efortul frontului de răsărit s'a făcut la Sud şi posibilităţile şi aprovizionarea masivă şi rapidă pe Marea Neagră, realizate prin bravura marinei noastre.

Prin cele arătate se va înţelege mai bine de ce Fuehrerul marelui nostru aliat Germania a citat, prin comunicatul cartierului său general, după cucerirea Crimeiei, căderea Sevastopolului şi Kerciului, marina noastră, vorbind de concursul neprecupeţit al marinei române la victoriile realizate.

II

Am cunoscut pe marinarii noştri în timp de pace, când lor li se cerea mai mult decât ori căror ostaşi disciplina şi spiritul de sacrificiu de război. I-am văzut pe furtună, i-am urmărit în încordarea lor pe submarin, către fundurile mării şi am învăţat să preţuiesc sufletul şi tăria adevăraţilor marinari.

In luptă fără răgaz.

Pe vasul comandant al escadrilei de distrugătoare, îi văd acum în războiu, privesc echipajul de neaoşi români dela comandanţi până la ultimul marinar, şi nu pot să nu fiu impresionat de starea de spirit, încrederea şi curajul cu care aceşti fii ai noştri, de pe toate meleagurile ţării, sunt gata ori când — cu încrederea în Dumnezeu şi hotărâtă voinţă — să îndeplinească orice misiune li s'ar ordona, ori cât de grea, de îndrăsneaţă sau obositoare ar fi. Am văzut şi urmărit minut cu minut, ziua şi noaptea feţele lor încordate de atenţia fără răgaz ce li se cere în îndeplinirea însărcinărilor, mai toate atât de grele şi obositoare. Incepând cu comandantul, care nu doarme uneori 60 de ore în şir, toţi servesc, alimentează, controlează, verifică, urmăresc: maşini, aparate, armament, activitatea şi navigaţia vaselor, legăturile, etc., după rolul ce fiecare are. Privesc cerul, scrutează zarea şi suprafaţa apei. Manevrele şi formaţiunile se succed după situaţie; totul trebue să concure la punerea la adăpost şi evitarea ori cărei surprize neplăcute convoiului. Când vine noaptea activitatea este şi mai încordată. Prin besna întunericului se văd numai siluete, ce se recunosc prin puterea obişnuinţei.

In fiecare clipă se poate ivi ceva. Delfinii, albicioşi în noapte, dau tresăriri când ies brusc din apă. In zori veliere la orizont dau de gândit şi pune totul în gardă.

Suntem atacaţi !

Când se luminează bine se anunţă din gabie un periscop: se verifică imediat de organele respective şi de comandant care, cu calmul tipic marinarilor hârşiţi pe mare, ordonă alarma, dispune manevra necesară, grenadarea indicată şi fiecare ştie şi execută ce are de făcut, cu o preciziune matematică, în tot acest angrenaj care la prima vedere pare atât de complicat. Ce păcat că nu avem în momentul acesta un avion din cele două care ne însoţeau eri după amiază, şi că misiunea nu permite a pierde puţină vreme cu verificări de efecte căci poate s'ar putea constata scufundarea unui submarin. Se reintră în normal; toţi sunt uşuraţi. Dar peste două ore o torpilare nereuşită trece pe lângă un vas din convoi. Cu acelaş sânge rece se ordonă, se urmăresc şi execută toate dispoziţiunile şi mişcările indicate.

Pământ la orizont !

Mai trece puţin şi se zăresc înălţimile de pe uscat din altă ţară: ajungem la capătul misiunii. Toţi privesc panorama ce se desfăşoară măreaţă, a cărei poezie chiar în această situaţie se simte. Feţele tuturor se destind ca prin farmec. O veselie sugestivă se propagă la toţi; satisfacţia că misiunea a fost îndeplinită se simte pe figura fiecăruia. Distrugătoarele, eliberate, salută convoiul preţios dar grozav de împovărător şi devenit deodată uşoare, parcă capătă aripi, şi în noua formaţie, deşi pe apă, iau viteza trenului într'un marş impunător.

Marea este însă atât de rea încât nu se mai poate sta pe puntea mare de jos. Nici cazanul cu mâncare al trupei nu a putut fi trecut; s'a răsturnat, pe când vrea să-l transporte; a trebuit să se dea conserve în schimb. Toţi cei obligaţi să stea la posturi, sunt udaţi de valurile ce ne ating chiar pe puntea de comandă, care este la 14 metri înălţime.

Către seară, marea se mai potoleşte, toţi de pe punte scrutează zarea cu binocluri şi aparate, parcă vor să se întreacă care vede mai întâi ţărmul. Da, s'a răsbit după atâtea sute de kilometri de marş, cu o deviaţie neînsemnată, pe punctul hotărât ca în-dreptar, dela care să se poată mai sigur pătrunde prin barajele inamice şi cele proprii, de tot felul, până la intrarea în port. Intunecându-se, farurile altor vase ajută la acostare. Comandantul forţelor de pe mal priveşte cu satisfacţie reîntoarcerea vaselor, pentru care sigur că, în gând, aduce o mulţumire celui de sus pentru că i-a protejat vasele să ajungă iar cu bine.

Din nou în misiune.

Toate bune, dar a doua zi, imediat după amiază, plecăm din nou în altă misiune, în altă direcţie. N'a rămas nici răgazul pentru destinderea, din încordarea de toată clipa, dela misiunea isprăvită în ajun. Războiul o cere !

Comandantul forţelor, de pe mal, iar salută plecarea şi rugile de a reuşi din nou cu bine, din sufletul său, se simt. Din momentul părăsirii portului aceleaşi „arme insidoase", care ameninţă în orice clipă din orice direcţie, cer o încordare şi mai mare. Cu aceiaşi linişte sufletească, cu aceiaşi hotărâre de a reuşi, cu acelaş curaj, toţi sunt la posturile lor şi promptitudinea, precizia, dibăcia ca şi potrivirea la situaţii, a dispoziţiunilor luate ca şi a execuţiei sunt fără cusur.

Ca privitor examinez pe fiecare şi simt resemnarea din sufletul lor. Totodată sunt impresionat de legătura sufletească ce-i uneşte pe toţi, dela comandant la soldat; camaraderia şi încrederea reciprocă. Marinarul luptător îşi dă viaţa fără şovăire odată cu vaporul său şi înfruntă cu mândrie cerbiciile soartei şi încordarea continuă de nesomn şi veghe, cu tunul şi torpila gata de bătaie: pe mări bune şi rele, pe furtuni şi cicloane, strecurându-se printre minele perfide — strâns alături de ofiţerii săi, — împărţind cu camarazii şi comandanţii săi norocul sau ghinionul fiecăruia şi al tuturor.

El poate fi atacat în orice clipă din apă, din aer, din faţă, din spate, din lături sau dela fund: el trebue să fie gata în tot locul şi în orice secundă; moartea năprasnică sau atacul perfid poate veni de ori unde; el n'are un spate sau flanc asigurat. In schimb nervii săi trebue să-l ţină treaz 20-30-50 şi uneori chiar 100 de ore continu, cât durează misiunea.

Privesc pe comandantul escadrilei, comandantul vasului şi pe fiecare din ofiţeri şi mă gândesc câtă discreţie, secret al operaţiunilor, câtă vigilenţă, câte măsuri, manevre, sforţări fizice, morale şi intelectuale, riposte imediate la situaţiile care survin atât de neaşteptat, câtor lipsuri trebue făcut faţă şi câtă tărie de caracter li se cere, în prima linie comandantului.

De foarte multe ori bravura, care se cere într'o misiune pe mare, întrece pe cea din lupta pe uscat. Şi vigilenţa, efortul de tot felul, chiar fizic, spiritul de sacrificiu şi curajul de a înfrunta pericolul se cer în ordine de sus în jos. Comandantul este cel căruia i se cere cel mai mult. Am ocazia fericită să-l urmăresc continuu peste 1000 de mile, minut cu minut. Nimic nu-i schimbă în atitudinea lor; mereu aceiaşi. Toţi sunt în totul ca şi la începutul misiunii precedente; aceiaşi atitudine, aceleaşi manifestări.

Intrăm iar în noapte; se schimbă dispozitivul; marea se face din ce în ce mai rea; vasul care are materiale şi pe punte riscă să piardă încărcătura şi micşorează viteza. Intreaga situaţie se complică; se hotărăşte întoarcerea până la un anumit punct şi reluarea mişcării a doua zi, când se anunţă o vreme mai bună.

S'a lungit misiunea cu o noapte. Toate dispoziţiunile sunt luate pentru a se asigura reluarea mişcării fără inconveniente şi pare că totul merge bine. Totuşi probabil că am fost descoperiţi în urma acestui incident şi urmăriţi.

In lupta cu submarinele bolşevice.

In dimineaţa zilei următoare aveam iarăşi o torpilare nereuşită la ora 5.30. La ora 7 altă alarmă. La ora 8 un avion german ne recunoaşte şi se apropie. Dar deodată la distanţă de o milă şi jumătate se învârteşte pe loc şi dă semnalul de „pericol". Se crede că-i vorba de mine, care aci sunt la tot pasul, şi deci a se dirija vre'un vas într'acolo ar fi pierdere de timp şi pericol.

fără rost faţă de misiunea primită. Se ezită. Avionul dă două, trei semnale, şi imediat bombardează... submarinul, pe care-l văzuse de sus şi nu-l mai slăbea. Vasul din cap şi coadă schimbă de direcţie, pentru a face faţă submarinului care s'a ascuns. Imediat se ajunge la locul indicat, se grenadează. Toţi privesc încordaţi... După 32 de grenade submarinul este scufundat şi totul reintră în normal.

Inaintarea către punctul de destinaţie se continuă fără întrerupere. Iar se aşteaptă apariţia coastei, sub privirile încordate ale tuturor. Câte puţin se desenează munţii majestoşi în bătaia soarelui care se tot înalţă şi încălzeşte pe toţi care am simţit răcoarea, deja accentuată, din timpul nopţii.

Toate feţele se luminează şi pentru mine, ca observator, bate mai mult la ochi buna dispoziţie care se accentuează, ca şi nuanţa de volubilitate în vorbă a tuturor, la apariţia vaselor care urmează să ia în primire convoiul, să-l conducă, să-i asigure, prin verificarea dragării şi paza în lături, intrarea în portul de destinaţie.

După împlinirea formelor de predare aceiaşi uşurare, mai accentuată decât la misiunea precedentă, pentru că marea a fost mai capricioasă — capriciile-i sunt cunoscute în apropierea echinoxului de toamnă — dar totuşi a îngăduit executarea sarcinei primite.

Toţi sunt mulţumiţi şi veseli când, în viteză mare iarăşi se reia drumul spre portul de bază. Marea-i bună de data aceasta, ca o recompensă pentru strădania tuturor. Către seară aceiaşi satisfacţie: după atâtea sute de kilometri răsbim precis pe punctul ales de pe ţărmul românesc. Acelaşi salut în port cu mulţumirea tuturor.

Trebue să-mi iau rămas bun dela ofiţeri.

Mă desprind cu greu din mijlocul acestor suflete de înaltă ţinută şi profund caracter de adevăraţi marinari.

I-am iubit în timp de pace, îi admir acum în războiu.

In luptă contra flotei sovietice distrugătorul „Mărăşeşti" scufundă un submarin.

de

Serg. marinar VASILE OPROVICI

Spre front...

Apus de soare.

Seara a început să coboare leneşă din nemărginiri. Apele puţin turburate sunt înroşite de sângele trandafiriu ce se scurge din apusul de soare, ca dintr'o imensă rană. Odată cu aripile serii se coboară, în portul din margine de ţară, liniştea. O linişte adâncă şi binefăcătoare.

O parte din unităţile de războiu ale Marinei noastre a primit ordinul de a excorta un convoi de vase de comerţ ce trebuia să ducă încărcătura lor frontului de uscat. Pregătirile se fac în linişte. Noaptea cade grea, plină de întunerec, peste portul ce se odihneşte după o zi de muncă aprigă.

Maşinile distrugătorului „Mărăşeşti" ancorat la cheu sunt sub presiune. Se fac ultimele pregătiri în vederea plecării. Se amarează totul necesar, "ţin-te bine" este întins dela prova la pupa, ferestruicele mici sunt închise bine, spre a nu se strecura nici-o rază în întunerecul de nepătruns al nopţii.

— La posturile de plecare!

Siffleia sună chemarea marinarilor la posturile lor de plecare şi sunetele ei tari răscolesc liniştea nopţii, acoperind uruitul maşinilor navei. Parâmele sunt trase la bord. Nava se desprinde de cheu şi elicele încep să scormonească apele, să le turbure, să le înfioreze. După o scurtă manevră prova este pusă pe eşirea din port. Stând pe loc, distrugătorul, privind spre drum înainte, pare că priveşte încăodată portul, ce şi lui îi este atât de drag, ca un cămin.

Apoi, nava porneşte încet. Apele învolburate de vârtejul aspru al elicelor se prefac în spume ce le acoper ca o ninsoare de flori şi lumini...

Navele de comerţ sunt undeva pe Mare. Una câte una, unităţile de războiu, ies din port. „Cuibul Reginei" este ultima casă în drumul nostru spre frontul apelor. De departe, se mai văd farurile ce ne însoţesc cu zâmbetele lor luminoase până în largul depărtat...

Echipajul este adunat la pupa. Se face rugăciunea. Capetele sunt descoperite, iar vântul uşor de noapte răcoreşte frunţile bătute de soare, vânturi şi ploi. Este atâta cucernicie, atâta credinţă şi atâta linişte, că ţi se pare că pupa distrugătorului este o mică biserică sub bolta de cleştar a cerului şi că Dumnezeu undeva aproape ascultă rugăciunile ce I se înalţă din fiecare suflet, în şoaptele ce numai inima le ştie.

Marinarii trec la veghe, pe borduri. Fiecare îşi ştie locul şi ce are de făcut.

Navele de comerţ sunt, acum, lângă noi. Cu toate sunt încărcate de-abia mai zărindu-se linia de plutire. Navele merg încet încadrate de navele noastre de războiu. Suntem când într'o parte când în cealaltă a convoiului.

Distrugătorul spintecă liniştitul apelor lăsând în urmă brazde, ce pleca spre ţărmuri — valuri ce se nasc şi mor la maluri sau înainte de a săruta pământul dorit.... Nici-o lumină nu se vede pe Mare. Noaptea este de nepătruns. Privirile de-abia de răzbesc puţin întunerec. Este atât de grea întunecimea aceasta, în faţa căreia ochii nu au nici-o putere că ai impresia că niciodată nu a fost şi nu va fi, ziua. Dar marinarii noştrii sunt obişnuiţi cu toate capriciile vremii. De niciunde nici-o licărire de stea, niciun strop de lumină. Clipele trec tot atât de greu ca şi întunerecul.

Demult şi departe de noi, uscatul rămâne ca o amintire, ca ceva ce nu eşti sigur că l'ai văzut, că l'ai gustat, în singurătatea cu care te înconjor apele şi zările. Veghea este făcută cu cea mai mare atenţie. Nici-o mişcare — cu tot întunerecul ce ne înconjoară — nu trebueşte trecută ca neobservată. Dar cu timpul zările dintr'o margine de ape au început să se înmugurească în lumini. Primele raze au bătut la porţile lumilor cu suliţe lungi şi albe. Apoi nunta luminilor a apărut tot mai spre pământuri şi ape aducând de mână ziua albă de năframă, însoţită de soarele cu miez de lumină.

Ce bine este când după o noapte grea apare ziua!... Sufletul se schimbă în haină de primăvară, iar trupul, lacom, caută să se scalde cât mai mult în bucuria albă, ce-a sosit ca cea mai bună veste lumilor.

...Şi soarele se urcă tot mai sus în timp ce apele sunt acoperite de tot mai mult argint ce se împarte frăţeşte din val în val...

Dar seninul nu a ţinut mult. Zările s'au înfumurat şi o ceaţă deasă a căzut pe ape. Intocmai întunerecului, cu o noapte înainte, ceaţa este de nepătruns. Navele se opresc din mers, veghea continuându-şi îndatoririle. Dar ceaţa nu ţine mult. Peste puţin timp se ridică ca o imensă cortină făcând loc zilei splendide de vară.

Navele îşi iau viteza normală. Ne apropiem de punctul unde trebueşte să predăm transporturile altor unităţi de războiu. Ajungând, navele noastre iau formaţia de predare a convoiului celorlalte vase cari au sosit.

Transporturile au plecat.

Siluetele navelor tot se mai văd în departe, când, la bordul distrugătorului „Mărăşeşti" se dă alarmă submarină. Undeva s'a observat prezenţa unui submarin inamic. Se pune prova pe locul observat. Torpilorii trec la posturile lor de grenadare. Distrugătorul merge cu maximă viteză. Apele limpezi sunt răscolite din adâncuri de elicele ce le ridic furtunatec în urma vasului.

Am ajuns.

Comandantul cu sânge rece, atât de necesar unor astfel de împrejurări, ordonă lansarea bombelor anti-submarine. Bombele cad grele producând un sunet asurzitor, în momentul exploziei. Tot sectorul, unde se crede că submarinul a intrat în imersiune, este răscolit de bombe. Aşteptarea noastră nu este zadarnică.

Pete mari de ulei au apărut la suprafaţă. Acolo, a trăit cândva un submarin.

Victorie!

Poziţia industriei navale la noi, actualmente şi după război

de
Comandor inginer,
ENESCU EMIL

MENSELE cantităţi de nave ce se distrug din cauza operaţiunilor de răsboi, a determinat în toate ţările beligerante sau neutre o înmulţire a şantierelor navale, precum şi o mărire a capacităţii celor existente. Toate aceste şantiere lucrează astăzi în plin şi capacitatea lor nu le permite să facă faţă comenzilor ce au. Se pune însă de pe acum întrebarea: care va fi situaţia acestor şantiere, după încetarea războiului?

Ne amintim că în războiul trecut, lucrurile s'au petrecut la fel. Insă îndată ce războiul a încetat, şantierele au mai lucrat în plin numai câţi-va ani, până când tonajul lipsă a fost refăcut, după care multe din şantierelor navale, au avut o situaţie critică. In America au fost închise şantierele înfiinţate în timpul războiului, iar în toate ţările, activitatea a fost redusă, unele compensând capacitatea lor normală prin alte fabricaţii decât cele navale, altele lichidând, iar unele trăind în parte prin concurenţa liberă, iar parţial prin sprijinul statelor respective, care dădeau comenzi pentru instituţiile de stat.

La noi până la răsboiul trecut 1916—1918, industria navală era timid reprezentată întâi prin trei şantiere de stat: Arsenalul Marinei Galaţi, Şantierul Naval din T.-Severin şi Şantierul D.P.M., din Constanţa, iar ca particulare: prin Şantierele Române dela Galaţi (fost Fernic). După război, lumea a fost antrenată şi la noi de ideia necesităţii şantierelor navale, atât pentru faptul pierderilor de răsboi, care nu numai la mare, dar şi pe Dunăre au fost însemnate, precum şi pentru consideraţiunea că traficul pe Dunăre se făcea în marea majoritate — peste 80% — cu nave streine.

In baza acestor consideraţiuni, au luat naştere la Brăila şi Galaţi, câte-va şantiere, care au lucrat bine câţi-va ani, în special reparaţiuni, dar care nu au putut ajunge la desvoltarea dorită. dintr'o serie de consideraţiuni de conjunctură.

Situaţia generală a construcţiilor navale azi.

După datele ce s'au putut avea la îndemână, reese că s'au scufundat până la finele lunei Septembrie 1942, cca. 28.000.000 — tone, registru, de nave comerciale, în afară de navele militare. Din acestea s'au recuperat, prin construcţie în toate ţările beligerante şi neutre, cca. 8.000.000 — tone, rămânând un deficit de cca. 20.000.000 tone.

Acest deficit, după cum reese din mersul războiului, este probabil să mai crească, putând ajunge până la finele războiului la cca. 28—30 milioane tone registru.

Care poate fi capacitatea Şantierelor la încetarea războiului?

După datele ce se pot avea ar fi următoarele:

Statele Unite	cca.	6 — 7	mil.	tone	anual
Anglia	„	2,5— 3	„	„	„
Dominioane şi Colonii	„	1 — 3	„	„	„
Japonia	„	0,8— 1	„	„	„
Germania	„	0,7—0,8	„	„	„
Italia	„	0,5—0,6	„	„	„
Ţările Scandinave	„	0,5—	„	„	„
Belgia şi Olanda	„	0,3—	„	„	„
Franţa	„	0,3—	„	„	„
Alte ţări din Europa	„	0,1—	„	„	„
In total deci	„	12,7—14,6	„	„	„

rotund cca. 15.000.000 tone

Prin urmare în timp de cca. 2 ani, întregul tonaj distrus de răsboi, poate fi refăcut. Dacă considerăm că vor mai fi poate unele întârzieri, fie din cauza materialelor, fie de altă natură, se poate considera acest termen de cca. 3 ani.

Odată necesităţile traficului satisfăcute, Şantierele vor intra în epoca construcţiilor bazate pe cererea normală şi pe o aprigă concurenţă. Vor rezista deci cele care vor putea rezista, sprijinite pe aprovizionarea cu materiale la preţ de concurenţă, precum şi pe o organizare perfect raţională, care să permită de asemenea lupta în concurenţa liberă. Unele se vor închide; altele vor continua cu o capacitate redusă, iar altele vor subsista ca sarcini ale statelor respective.

Este deci neîndreptăţită, din punct de vedere al rentabilităţii viitoare, tendinţa de azi a tuturor cercurilor din ţările beligerante şi neutre, de a înmulţi şantierele şi a le desvolta fără limită. Această măsură se poate aplica azi, numai statelor beligerante pentru necesităţile de război.

La noi situaţia se prezintă astfel: azi nu putem avea pretenţia că putem contribui cu o cantitate demnă de luat în considerare la refacerea tonajului mondial de mare, întrucât capacitatea şantierelor noastre, pentru asemenea nave, nu trece de 10.00—15.000 tone anual.

In ce priveşte navele de Dunăre, după cum ştim ele nu au suferit pierderi, decât neînsemnate, care sunt compensate cu ceiace s'a construit pe Dunăre în acelaş timp.

Va fi însă după război o cerere mai mare pentru navele de Dunăre, determinată de o intensificare a traficului pe Dunăre, precum şi de o structură de raţionalizare pentru pavilionul nostru român, care azi reprezintă abia cca. 20% din întregul trafic dunărean.

In ce priveşte comenzile de Stat, după încetarea războiului experienţa trecută ne face să credem că ele nu se vor putea menţine cel puţin câţi-va ani, alte nevoi vor fi aşa de mari şi presante, încât acestea vor rămâne pe al doilea plan.

Mai este încă un element specific situaţiei noastre.

S'a întrebat poate cine-va dece pe Dunărea de jos, nu s'au desvoltat şantiere de construcţiuni navale? Răspunsul este simplu: materialul feros, noi nu l'am avut

în ţară, până după răsboiul trecut, deci trebuind să-l importăm, el revenea loco şantier mai scump decât în alte şantiere, care aveau în ţările respective, materialul necesar şi prin urmare chiar la cost de manoperă egal, construcţia revenea mai scumpă la noi.

După războiul trecut, deşi am avut o industrie metalurgică Reşiţa, totuşi materialul furnizat de ea, revenea mai scump decât cel din Europa Centrală, pe lângă faptul că Reşiţa nu putea satisface toate nevoile. Ne găsim dar din acest punct de vedere, în inferioritate faţă de Şantierele Navale de pe Dunărea mijlocie şi de sus.

Cum am putea să compensăm total sau parţial această situaţie defavorabilă?

Printr'o organizare minuţioasă şi extrem de îngrijită, pentru ca randamentul de lucru să fie optim şi deci costul lucrului să se reducă la minimum posibil.

Suntem noi azi în această stare?

Cine cunoaşte situaţia, poate răspunde fără înconjur că nu. — Elemente de specialitate de toate gradele avem în ţară prea puţine şi multe din acestea nu sunt utilizate aşa cum trebue, sau sunt înlăturate din industria navală.

Elemente străine de această meserie s'au intrus pe căi lăturalnice, pentru a deveni profitorii situaţiei fără pricepere şi fără gândul curat de a duce la bun sfârşit o operă aşa de importantă pentru noi.

Specialişti din afară se găsesc puţini, în condiţii grele şi dacă noi înşine nu vom lucra alături de ei, într'o organizare armonică, prezenţa lor nu va putea da toate roadele aşteptate.

CONCLUZII

In concluzie, industria navală la noi nu s'a putut desvolta ca industrie navală de construcţie, din cauza lipsei de material feros, în aceleaşi condiţii ca celelalte şantiere străine.

Ea a pornit şi se menţine slab desvoltată mai mult ca industrie de reparaţii, trăind mai mult pe contul serviciilor de Stat.

Astăzi, în timp de război, din cauza necesităţilor de război ea trăeşte aproape exclusiv pe contul Statului. După război se va putea desvolta mai mult ca industrie de reparaţii, iar ca industrie de construcţii, numai atât cât Statul va avea interes să o menţină, în raport cu eforturile ce ea va face, printr'o raţională şi serioasă organizare şi conducere, pentru un randament cât mai mare de lucru.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

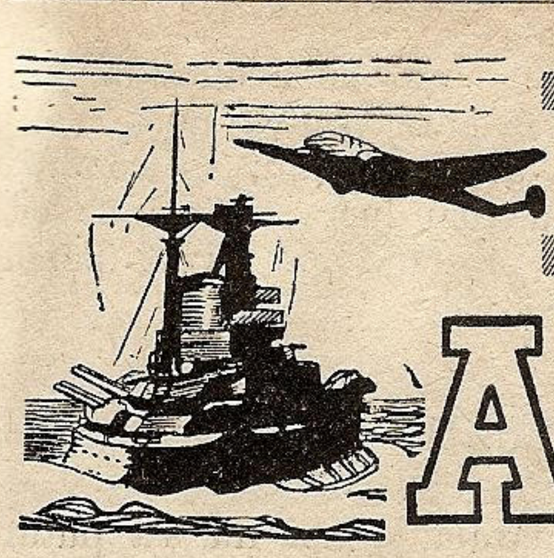
ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 Decembrie — 31 Ianuarie

In această perioadă de timp

SUBMARINELE

și-au continuat opera de nimicire a convoaelor, scufundând în Decembrie peste un milion de tone, iar în Ianuarie peste 500.000.

Statistica e destul de îngrijorătoare pentru aliați :

Noembrie	1941	231.000	tone
Decembrie	,,	257.000	,,
Ianuarie	1942	400.000	,,
Februarie	,,	525.000	,,
Martie	,,	646.000	,,
Aprilie	,,	585.000	,,
Mai	,,	924.000	,,
Iunie	,,	886.000	,,
Iulie	,,	815.000	,,
August	,,	806.000	,,
Septembrie	,,	1.011.000	,,
Octombrie	,,	730.000	,,
Noembrie	,,	1.035.000	,,
Decembrie	,,	1.020.000	,,
Ianuarie	1943	530.000	,,

în care nu-s cuprinse pierderile sovietice.

Ca acțiuni separate și de mai mare importanță citățm :

La 3.XII un submarin german a scufundat în Mediterana un crucișetor britanic.

La 4.XII un submarin britanic a torpilat și scufundat în Mediterana vasul spital italian „Citta di Trapani", — cu toate că avea luminile aprinse și semnalele internaționale de recunoaștere. E al patrulea vas spital scufundat de englezi.

La 21.XII un submarin german a atacat cu tunul portul Curaçao, incendiind rezervoarele de petrol și torpilând două vase ancorate în port.

Intre 8—10.I un submarin german a urmărit un convoi de tancuri de petrol care plecase din Marea Caraibilor spre Africa și la Sud de Azore a reușit să scufunde trei petroliere, iar după sosirea și a altor submarine, a fost dat la fund întreg convoiul de 13 vase, care transporta nu mai puțin de 174.000 tone carburanți.

AVIAȚIA

In afara covârșitorului sprijin dat de aviație pe toate fronturile, în desfășurarea luptelor, — citățm :

Aviația germană a bombardat în repetate rânduri orașul și porturile Murmansk și Kola.

Ca represalii pentru atacul Berlinului, Londra a fost obiectul unui viu bombardament, a doua zi și la 21 Ianuarie.

In Africa, Benghazi, Bone, Philipeville, Cassablanca, Alger sunt aprope zilnic bombardate.

Cea *britanică* nu numai că a continuat violarea cerului elvețian, spre a ajunge în Italia, dar a lansat bombe chiar în unele localități elvețiene, căutând distrugerea liniilor ferate internaționale. Nici bombardarea Franței, Belgiei și a Westului Germaniei nu a fost întreruptă. La 17.I chiar Berlinul a fost ținta unui atac, care a făcut multe victime.

Cea *japoneză* a atacat și risipit la 6.XII un convoi compus din 40 de vase de război escortat de crucișetoare, scufundând parte din el.

La 21, 26, 30.XII, Calcuta a fost obiectul unor violente atacuri aeriene.

AFRICA

Revenind la cele întâmplate, vedem că teatrul de operații s'a întins dela coastele marocane din Atlantic, până la coastele tunisiene : corpul expediționar anglo-american a debarcat în toate porturile, dela Cassablanca la Bougie. Aviația Axei, cu baze în Sardinia, Sicilia și Italia de Sud a reacționat imediat. La Casablanca mai puțin, la Alger mai serios, la Bougie cu toată puterea : hecatombe de vapoare zac în fundul portului.

Corpul expediționar reușește să treacă frontiera dintre Algeria și Tunis, spre Tunis și Bizerta, prin valea Medjerda, dar s'a izbit la Tebourba de forțele Axei debarcate, cu avioane și vapoare, profitând că nu au de străbătut decât 80 de mile, pe când Anglo-Americanii tot Atlanticul.

Operațiunile continuă în avantajul Axei, ale cărei forțe s'au întărit bine și au făcut joncțiunea cu armata mareșalului Rommel.

In ultimul timp au trecut la atac, încercuind forțele nord-americane la Tebourba, capturând la 5.XII și cucerind Cedida în aceiași zi. Au fost luați 1.754 prizonieri, și bogat material. La 26.I trupele Axei au câștigat teren spre munții Atlas, capturând 3.000 prizonieri și o bogată pradă.

In Cirenaica mareșalul Rommel s'a instalat în poziție la El-Aghela, unde a făcut față armatei a 9-a a generalului Montgomery. Toate încercările de încercuire engleze nu reușesc degajarea trupelor Axei făcându-se sistematic, după opriri în anumite puncte. La 22 au fost evacuate Misurata și Homs, la 24 Tripolis, iar momentan s'au așezat pe linia Maginot a Tunisiei.

EXTREMUL ORIENT

După un an de război, Americanii dau în vileag oficial pierderile suferite la Pearl Harbour la 7 Decembrie 1941 : 5 vase de linie, 3 distrugătoare, un mare doc plutitor, 2 vase auxiliare scufundate sau scoase din serviciu ; 3 vase de linie, 3 crucișetoare și 2 auxiliare avariate : 2.117 ofițeri și oameni morți. 960 dispăruți, 876

răniți, 879 avioane doborîte. Japonezii ar fi avut 46 avioane din 106 doborîte și 3 submarine „pitice".

Aceasta numai la Pearl Harbour, într'o singură zi. Bilanțul anului întreg este însă următorul: Japonezii au scufundat 262, au capturat 9 și au avariat 155 vase de război americane. Flota de comerț a pierdut 415 vase (240.000 tone) scufundate, 503 (220.000 tone) confiscate.. Aviația a rămas fără 2.798 aparate.

Pe clase:

11 cuirasate americane scufundate
9 cuirasate americane grav avariate
11 nave port-avioane

	Americane		Engleze			
	scufundate	avariate	scufundate	avariate	scufundate	vari t
Cuirasate	11	9	—	—	—	—
Port-avion . . .	11	4	—	—	—	—
Crucișetoare grele	11	3	7	1	—	—
„ ușoare	—	—	2	3	5	1
Distrugătoare . .	23	18	11	5	4	—
Suumarine . . .	93	58	—	—	—	—
Convoiuri	8	6	—	—	—	—
Puitoare de mine	5	2	—		—	—

în afară de cele capturate și de cele pierdute în lupta dela Rennel.

LUPTE NAVALE

La 31.XII forțe navale germane au atacat lângă insula Urșilor din oceanul Înghețat un grup de nave de luptă britanice compus din crucișetoare și distrugătoare, precum și vase de comerț. După un duel de artilerie îngreunat de vremea rea, lupta s'a încheiat cu câte un distrugător nimicit din fiecare tabără și patru vase de comerț torpilate.

Intre 29—30.I, în apropiere de insula Rennel, din arhipelagul Salomon, o întâlnire aero-navală a avut loc între o escadră americană și forțe japoneze, care s'a încheiat cu un dezastru pentru Americani. Numărul vaselor de război și comerț scufundate în jurul insulelor Salomon, s'ar ridica la 132, dintre cari 10 vase de luptă, 8 port-avioane, 40 crucișetoare și 36 distrugătoare, 910 avioane, —afară de cele avariate. Japonezii au pierdut un vas de luptă, 41 alte vase și 224 avioane.

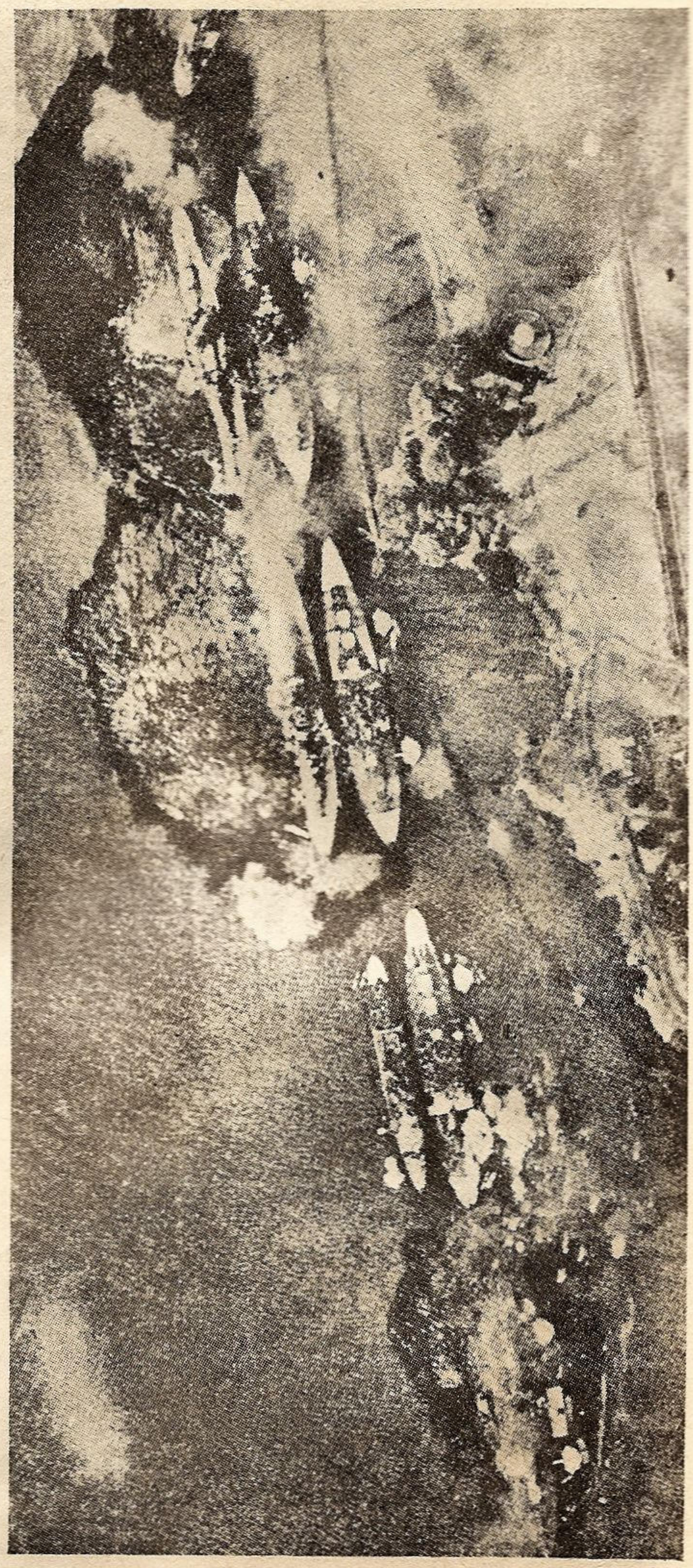
FRONTUL RĂSĂRITEAN

Lupte foarte crâncene. Ofensiva bolșevică în vigoare, împiedicată atât de furtuni de zăpadă cât și de contraatacurile Wermachtului, Sovietele au vârît o pană la sud-west de Stalingrad, spre Kotelnicovo, alte trei în cotul Donului și altele spre Rjev și Veliki-Łuki în sectorul central.

Forțele germane, folosind principiile de defensivă elastică, rezistă cu înverșunare.

La Veliki-Luki, după șase săptămâni de luptă cu 11 divizii bolșevice de înfanterie, opt de artilerie și cinci de tancuri, forțele germane cu mult inferioare au rezistat cu bărbăție, până la 4.I, când grație unor atacuri înverșunate, frontul bolșevic a fost străpuns, puternice formații de tancuri și vânători germani sporind cu oameni și arme forțele garnizoanei, care au rezistat până la 17.I, când au părăsit poziția.

La 26.I a fost evacuat capul de pod dela Voroneț.

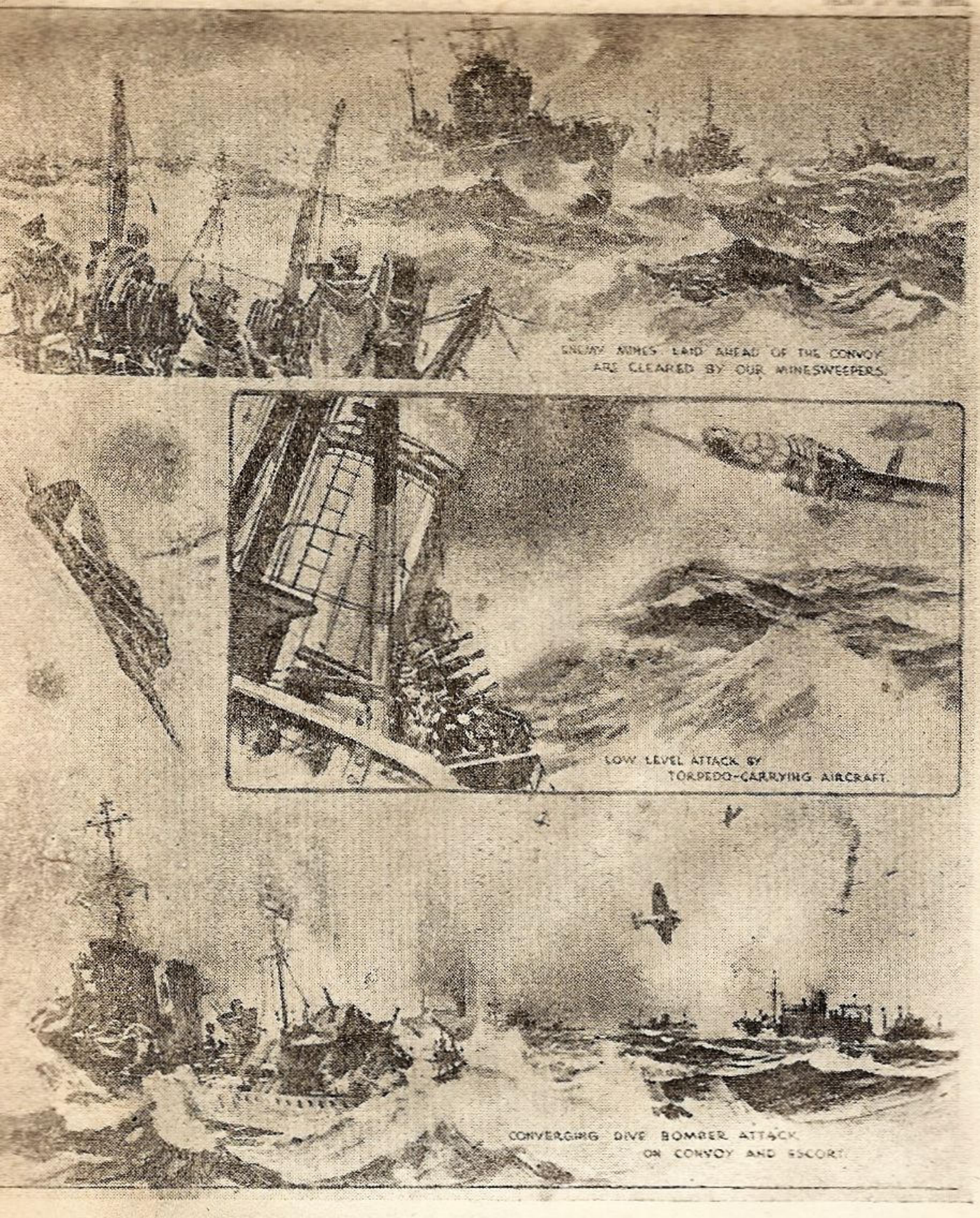


Dezastrul dela Pearl Harbour

Luptele dintre Volga și Don s'au mutat între Don și Doneț.

Pe lacul Ladoga vedetele italiene au scufundat mai multe vapoare cu muniții în drum spre Leningrad. Atacurile la Sud de lac au fost întețite, germanii rezistând și reușind la 20.I să încercuiască și nimicească două grupuri. Luptele continuă.

In regiunea Stalingrad forțele germano-române au fost atacate și dinspre West, astfel că dela 15.I se poate spune că sunt încercuite. Ele totuși rezistă dârz, ținând în loc numeroase forțe de împresurare, cărora le cauzează enorme pierderi. *Aci ostașii germani, români și*



Pericolele care aşteaptă convoaiele anglo-americane prezentate de presa engleză.

croaţi scriu o pagină de sângeroasă rezistenţă, un episod de vitejie şi glorie nepieritoare. Desperata lor rezistenţă a fost copleşită la 31 Ianuarie : noul mareşal Paulus, care comanda în partea de Sud, a trebuit să capituleze. La Nord, rezistenţa tot mai continuă. *Onoare luptătorilor dela Stalingrad ! Onoare Diviziei 20 de infanterie şi diviziei 1 de cavalerie române ! Cu toţii au luptat şi au murit pentru ţările lor, pentru Europa, pentru Cruce.*

Intre Kalinin şi Toropeţ lupte dârze, încununate de succes : la 8.XII trupele germane au pătruns pe o adâncime de 15 km. în frontul bolşevic, capturând până la 17.XII, 4.200 prizonieri, 542 tancuri, 447 tunuri şi numeros material.

In stepa calmucă, la 3.XII, trupele germane au nimicit o puternică coloană încercuită, iar retragerea continuă în ordine.

In Caucaz atacurile bolşevice continuă a fi respinse. Lupte grele s'au dat în regiunea Maikop-Tuapse, unde trupele româneşti fac minuni, cu toate ploile şi inundaţiile cari au rupt podurile. Aceasta nu a împiedicat ca la 5.XII să facă la Nord de Terek peste 1.000 de prizonieri, iar la 15 să se ridice la 40.000. Din cauza situaţiei la Nord, trupele germano-române au început metodic retragerea din regiunea Cubanului, rezistând în Caucazul apusean.

In noaptea de 15—16.XII. o flotă de distrugătoare şi vedete bolşevice a încercat o debarcare la nord de Novorosisk, care a eşuat.

Dacă am fi avut marină !

In concluzie, pe frontul de răsărit, profitând de anotimpul favorabil lor şi de numeroase forţe aduse din Siberia, Ruşii au reuşit să dea înapoi frontul german, fără a depăşi liniile cucerite la începutul anului trecut şi cu pierderi simţitoare. Ca şi anul trecut, frontul e pe cale de a se restabili.

La Stalingrad rezistenţa până la unul a trupelor germane, române şi croate e demnă de epopee.

DIPLOMATICE

La 8.XII generalul Franco a definit politica Spaniei : pentru naţional-socialism şi contra comunismului.

La 15.XII Abisinia a declarat război puterilor Axei.

La 20.XII, d-l Laval a plecat în Germania, spre a stabili viitoarele legături între Franţa şi Germania.

Prezenţa amiralului Darlan în Africa pare a nu fi pe placul Angliei şi mai ales a lui De Gaulle. Prin asasinarea lui Darlan la 24.XII, au răsuflat mulţi. In locul său a luat conducerea generalul Giraud.

La 20.XII o întrevedere a avut loc între I. Salazar, primul ministru al Portugaliei şi Contele Jordano, ministrul de externe al Spaniei, — cu scopul de a întări amiciţia popoarelor iberice, dispuse să lupte contra duşmanului general : comunismul.

Statele-Unite au publicat o „Carte albă" în care sunt expuse străduinţele depuse din 1933 pentru a împiedica războiul actual. Comentatorii Axei susţin însă contrariul : că numai Statele Unite a împins lumea în acest război.

La 9.I guvernul naţional al Chinei a declarat război Statelor Unite şi Angliei.

La 22.I Chili a rupt relaţiile cu puterile Axei.

La 27.I a avut loc la Cassablanca o consfătuire între Roosevelt, preşedintele U. S., Churchill. premierul englez, generalii francezi dizidenţi Giraud şi de Gaule. Importanţa acestei întrevederi reiese din înaltele personalităţi ce s'au întâlnit.

La 31 Ianuarie premierul englez Churchill. însoţit de un întreg stat major, a făcut o vizită la Adana preşedintelui republicei turceşti, discutând securitatea Turciei. Aceasta mai ales fiindcă guvernul turc e foarte impresionat de marile pregătiri militare ce se desfăşoară în Cipru. Trupe americane şi avioane sunt aduse din Siria în această insulă care ameninţă marea Egee, peninsula Balcanică şi Dardanelele.

O ameninţare contra Turciei ? Un ajutor efectiv Sovietelor pe mare, tratatul dela Montreaux îngăduind trecerea prin strâmtori a vaselor de comerţ fără control ? Viitorul va arăta rostul acestor pregătiri.

CRONICAR

GLASUL PRESEI

Navigaţia fluvială română şi scopul ei în viaţa economică şi politică a Statului.

de CONSTANTIN GH. HUBERT

Primele manifestări ale navigaţiunei române pe Dunăre, s'au ivit în anul 1834 în timpul domniei lui Alexandru Ghica Vodă.

Ministrul Alexandru Vilar a construit o corabie căreia i se dădu numele de „Mariţa", iar Vodă ordonă ca acest vas să prele la Constantinopol spre a duce Sultanului daruri.

Este interesant de menţionat că drept comandant al vasului a fost numit un căpitan de infanterie Ion Hristescu, aceasta pentru motive de prestigiu naţional, neavând pe atunci marinari, deoarece în realitate comanda efectivă a vasului o avea un italian cu numele de Giorgio Bruscho.

Corabia termină cu bine, în anul 1835, călătoria la Constantinopol, dar navigaţiunea română pe Dunăre nu-şi găsi desvoltarea dorită de Alexandru Ghica Vodă, cu toate că această experienţă reuşise pe deplin.

Abia după războiul independenţei, se stabileşte printr'o lege din 31 Decembrie 1887 principiul creerei unei navigaţiuni fluviale şi maritime.

Cu toată această lege, navigaţiunea fluvială română nu a putut lua fiinţă decât în momentul în care s'a ivit necesitatea absolută a unui parc propriu.

Această nevoe apare în anul 1890 când regia monopolurilor statului contractând cu regia sârbă vânzarea unei importante cantităţi de sare, s'a adresat unei societăţi de navigaţie străine, care însă a cerut navluri ce nu puteau fi suportate de preţul de vânzare al sării.

Deoarece regia monopolurilor trebuia totuşi să-şi respecte contractul, s'a deschis acestei instituţii un credit de lei 1.000.000, care s'a întrebuinţat la cumpărarea unui remorcher de 750 cai putere, botezat „Despina Doamna" şi 4 şlepuri mici cu o capacitate de 350 tone fiecare.

In anul următor, adică în 1891, parcul este sporit cu încă 2 remorchere şi 8 şlepuri, apoi succesiv, încă 2 remorchere şi 34 şlepuri de câte 650 tone capacitate.

Ceva mai târziu, regia monopolurilor statului, este solicitată să deservească traficul de călători şi mărfuri.

Astfel în anul 1894, înfiinţează curse între Giurgiu şi Rusciuk, în 1895 curse de călători şi mărfuri Galaţi-Brăila, iar în 1896 cursa de călători şi mărfuri între Calafat-Vidin.

In anii următori, au fost achiziţionate alte vase de pasageri, remorchere şi şlepuri, iar direcţiunea navigaţiunei fluviale române porneşte cu paşi mari şi siguri pe calea progresului.

In adevăr, cum era şi firesc, încadrarea sa în viaţa economică s'a produs imediat, dând rezultatele aşteptate de cei ce luaseră această lăudabilă iniţiativă a înfiinţării unei astfel de organizaţii.

Desigur că acest început a cerut sforţări financiare ample pentru posibilităţile tânărului nostru stat de atunci, deoarece o întreprindere de această speţă, necesită un activ important, constituit dintr'un parc de şlepuri, remorchere, vase de pasageri, pontoane, vase pentru aprovizionarea cu combustibil etc., dar serviciile aduse atât economiei naţionale cât şi marelui public, s'au impus, justificând investiţiile făcute şi devenind repede o instituţie folositoare.

Acest început, cu rezultate îmbucurătoare, a pecetluit hotărârea menţinerii, perfecţionărei şi amplificării acestei întreprinderi de stat, ceeace s'a produs cu timpul în fapt; astăzi N. F. R. numără vase de pasageri, remorchere şi alte vase de diverse categorii ca: şlepuri, tancuri, ceamuri, pontoane, etc. reprezentând circa 25% din totalul tonajului românesc.

Deşi N. F. R. are o vechime de peste o jumătate de veac, nu este cunoscut prea bine de marele public şi nu-i sunt ştiute adevăratele sale aspecte şi rosturi, aceasta fiind într'o anumită măsură explicabil, deoarece statul în general nu a făcut în trecut, propagandă instituţiilor sale, fapt pe care în schimb societăţile particulare similare nu l-au scăpat din vedere.

O instituţiune cu caracter comercial şi internaţional cum este N. F. R., are nevoe de propagandă susţinută, atât în ţară cât şi în străinătate.

Din aceste motive şi poate şi din alte cauze, trăeşte în unele cercuri publice foarte regretabila idee, că N. F. R.-ul, ca mai toate instituţiile statului, nu ar fi o întreprindere rentabilă, aceasta din cauză că poate se ia în considerare numai rezultatele financiare fără a se ţine cont de utilitatea obştească a serviciilor aduse.

Societăţile particulare de navigaţie având majoritatea lor forma de societăţi anonime, au nevoe să se menţină opinia că sunt prospere pentru ca acţiunile lor să fie căutate la bursă, înregistrând prin aceasta urcări al preţului acţiunilor sau cel puţin spre a realiza menţinerea cotelor la un plafon ridicat.

Din punctul de vedere al considerentelor economice şi politice, N. F. R. este obligat să întreţină legătura între diverse regiuni, judeţe sau porturi prin curse de vase care nu au rentabilitate şi deci a căror exploatare este deficitară.

Statul nu obligă la aceste servituţi publice societăţile particulare care-şi exploatează vasele după un plan conceput numai de ideia de rentabilitate şi bazat pe siguranţa câştigurilor reale.

Folosele aduse de N. F. R. economiei naţionale, întrec cu mult deficitele neinsemnate, care au rezultat în decursul dinaintea prezentului război şi care au fost şi sunt provocate numai de obligaţiunile ce N. F. R. are, să facă transporturi cu preţuri reduse în interiorul ţării, fiind un regulator al navlurilor, spre deosebire de alte societăţi de navigaţie sau armatori care au interes ca transporturile ce fac, să fie cât mai rentabile fără a se preocupa de alte aspecte ale problemei.

Prin calitatea sa de organism al Statului, N. F. R. a fost obligat să satisfacă cerinţele tuturor regiunilor şi localităţilor româneşti aşezate dealungul Dunării, lipsite de alte mijloace de comunicaţie, contribuind prin aceasta la prosperitatea acestor localităţi şi la promovarea intereselor populaţiei din regiunile respective. Pentru realizarea acestui scop, a trebuit să se înfiinţeze agenţii în toate localităţile de pe Dunăre deservite de unităţile N. F. R. fără a se putea ţine seamă dacă acestea reprezentau un folos real pentru instituţie.

Infiinţarea şi întreţinerea acestor agenţii au atras şi atrag importante cheltueli.

Deasemenea politica de Stat cere ca exploatarea vaselor N. F. R. să fie executată în astfel de condiţiuni încât prin aceasta să nu se stânjenească activitatea vaselor societăţilor particulare. Această situaţie impune deci sacrificii materiale, deoarece în multe cazuri, N. F. R., nu poate activa cu toată intensitatea, tocmai acolo unde ar putea să găsească rentabilitate, în scopul de a nu face concurenţă şi a lăsa să se desvolte şi parcul armatorilor particulari.

Este în adevăr normal acest procedeu, deoarece altfel ar fi lovită desvoltarea şi poate chiar fiinţa navigaţiei particulare române în schimbul unor succese financiare.

Pentru a ilustra mai bine serviciile aduse Statului şi populaţiei de navigaţia fluvială română, trebue să menţionăm că în în anul 1940 a făcut evacuări din sudul Basarabiei într'un interval de 4 zile, lucrând exclusiv cu toate vasele şi remorcherele sale pentru a servi o cauză naţională.

La sfârşitul aceluiaş an, a contribuit în mod activ la evacuarea Cadrilaterului, pentru care operaţiuni a întrebuinţat un număr de 10 remorchere şi 30 de şlepuri, care au lucrat în mod metodic aproape 2 luni de zile.

Cu toate aceste sarcini ce impuneau absorbirea vaselor dela

o exploatare rentabilă, bugetul pe anul 1940—1941 s'a soldat cu un excedent de circa lei 150.000.000.

Dar şi la acţiunea militară din vara anului 1941 şi în special la operaţiunile din delta Dunării, navigaţiunea fluvială română a avut un rol de o importanţă deosebită contribuind cu vasele şi personalul său la succesele militare cunoscute.

Atât în anul 1941 cât şi în anul 1942 N. F. R.-ul a fost chemat să contribue în mod larg la transporturile pentru aprovizionarea cu lemne, constituind un serviciu adus populaţiei cu sacrificii din partea instituţiei, deoarece navlurile minimale impuse pentru transportul lemnelor de foc, abia acoperă o fracţiune din cheltueli.

Toate serviciile aduse Statului şi vieţii publice cu preţuri de evidenţă, care în comparaţie cu veniturile ce se puteau obţine prin exploatarea parcului de vase pe baze comerciale, nu pot decât să scoată în relief utilitatea acestei organizaţii şi însemnatul său aport în viaţa economică şi politică a ţării.

Din rosturile pe care N. F. R.-ul le are în cadrul public şi economic al Statului român, trebue să desprindem următoarele idei esenţiale:

1. a) Se impune ca statul să deţină în administraţia proprie un tonaj important din pavilionul naţional pentru o necesitate cu caracter comercial ca prin parcul său să stabilească un echilibru al navlurilor; pentru nevoile publice spre a putea satisface cerinţele populaţiilor din anumite regiuni şi pentru apărarea naţională spre a pune la dispoziţia armatei materialul flotant necesar şi în cantitate suficientă la momentul oportun.

b) Pentru aceste motive capitale, Statului trebue să-i aparţină majoritatea vaselor sub pavilion naţional şi anume cca. 60% din tonajul total, din fiecare categorie de vase.

2. Statul are obligaţia de a susţine pavilionul român dunărean, indiferent dacă vasele fac parte din propriul său patrimoniu sau din acela al armatorilor particulari, ajutând la aceasta prin coordonarea intereselor instituţiilor sale şi acelea ale armatorilor particulari.

3. In sfârşit ,statul are îndatorirea de a veghea ca infiltraţiuni străine să nu se producă în spaţiul său de activitate marinărească dunăreană, care îi revine în mod natural prin aşezarea geografică a ţării noastre.

Statul poate exercita toate funcţiunile la timp şi complet prin instituţia sa navigaţia fluvială română, care posedă o organizaţie solidă şi cu mari posibilităţi de amplificare.

(Universul)

Un bilanţ glorios

Este bilanţul de nouă luni, — cât au trecut dela începerea războiului împotriva bolşevicilor — a marinei noastre de război. Este un bilanţ de care putem fi cu atât mai mândri, cu cât raportul de forţe între flota noastră de război şi flota sovietică era, din punctul de vedere al numărului şi al tonajului unităţilor, cu mult în defavoarea noastră. Vasele noastre de război erau mai puţine şi, în genere, mai mici ca tonaj. Dealtfel, flota rusă din Marea Neagră era construită în vederea unor ţeluri mult mai mari şi mai cuprinzătoare, decât o eventuală ciocnire cu tânăra şi modesta flotă română.

Se ştie doar că prin Marea Neagră şi cu ajutorul flotei de război din această mare, Ruşii, ţinându-se de testamentul politic al lui Petru cel Mare, urmăreau o ieşire liberă la Marea Mediterană, după ce ar fi implântat steagul lor la vechiul şi mult doritul Ţarigrad şi ar fi pus stăpânire pe Bosfor şi Dardanele.

Aecastă politică imperialistă de cuceriri, care n'avea altă îndreptăţire decât dreptul celui mai tare, a fost însuşită şi de bolşevici, ba chiar desvoltată de dânşii în proporţii la care nu se gândise întemeietorul fostei împărăţii ruseşti. Nici mai mult, nici mai puţin, bolşevicii aveau ca ţintă comunizarea întregei Europe, comunizare căreia i-ar fi urmat în mod fatal, şi oarecum automat stăpânirea Moscovei asupra continentului nostru.

Aşa fiind, rostul flotei lor de război în Marea Neagră era să înlesnească înfăptuirea programului lor aşa de vast, aşa de ambiţios şi — adăogăm — aşa de periculos pentru toate statele şi popoarele.

In opoziţie totală cu astfel de veleităţi, flota noastră de război — atât flota de pe Dunăre, cât şi unităţile din Marea Neagră — avea şi continuă să aibă o menire mult mai modestă, dar cu atât mai îndreptăţită şi mai legitimă, menire care, ca şi pentru armata de uscat, constă în apărarea integrităţii teritoriale şi drepturilor netăgăduite ale ţării. De aceea şi dată fiind izbitoarea deosebire ca întindere şi populaţie, statul român nici nu se putea gândi să se ia la întrecere cu Rusia în ceeace priveşte forţa numerică şi de tonaj a flotei de război.

Firesc era deci ca în ziua de 22 Iunie a anului trecut, când au început ostilităţile între noi şi ruşi, flota noastră de răsboi să se fi găsit în stare de vădită inferioritate faţă de flota de război sovietică din Marea Neagră. Din primele zile ale războiului flota noastră s'a găsit singură în faţa numeroaselor unităţi ale flotei sovietice. Era, prin urmare, de aşteptat ca bolşevicii, folosindu-se de covârşitoarea lor superioritate pe mare, să ia iniţiativa operaţiilor şi să caute a nimici unităţile noastre de război, puţinele la număr.

Totuşi, cum a fost pe uscat, tot aşa şi pe mare, numărul a fost biruit, cedând în faţa avântului, în faţa însufleţirii pentru un ideal just şi în faţa vitejiei. Fie pe Dunăre, fie pe mare, în întâlnirile şi ciocnirile ce au avut loc, vasele noastre puţintele şi mici, dar zvelte şi conduse cu pricepere şi vitejie, au ieşit biruitoare, pricinuind flotei duşmane pierderi din cele mai dureroase şi izbutind a o pune pe fugă.

Aşa, cum citim în rezumatul unei conferinţe cu subiectul „Operaţiunile Marinei Regale Române în războiul actual", pe Dunăre au fost distruse mai multe vedete, câteva monitoare şi alte vase auxiliare sovietice.

Pe mare, chiar în dimineaţa primei zile de război, se dă în apropiere de Tuzla cea dintâi luptă, al cărui rezultat este scufundarea vasului sovietic „Moscova", pentru ca tot în aceiaşi zi, vedetele noastre rapide să scufunde două submarine sovietice.

Biruinţa tinerei şi atât de viteze noastre marine continuă. Una din datele glorioase ale flotei noastre de război este ziua de 5 Noembrie 1941, când un submarin românesc pătrunde cu o îndrăzneală uimitoare în baia Yalta de pe coasta Crimeei şi scufundă un cargobot sovietic de 12.000 de tone. Alte vase sovietice, printre care şi submarine, au aceiaşi soartă.

Suntem deci perfect îndreptăţiţi să fim mândri de gloriosul bilanţ de până acum al tinerei noastre flote de război şi să fim mândri de marinarii noştri, cari, în ce priveşte vitejia şi spiritul de jertfă, stau cu cinste alături de camarazii lor din armata de uscat.

(Universul)

Tobruk—Odessa—Sevastopol—Dieppe.

Evenimentele, ofensivele, victoriile se perindă în vertiginoasă cadenţă prin faţa ochilor noştri: retina abia mai are răgazul de a înregistra instantaneele. In perspectiva celor două săptămâni cari s'au scurs dela „Ziua Marinei", — sub fluxul atâtor proaspete întâmplări, amintirea îndemnurilor de înfrăţire cu marea, abia mai stărue ca ecou al unei depărtate festivităţi comemorative. Au venit în urmă atâtea comunicate şi apeluri, — unele mai actuale şi mai patetice, ca cele ursite să mobilizeze unanimitatea sufletelor de „Ziua Ostaşului".... Urgenţa atâtor alte probleme nu trebue totuşi să ne eclipseze acele dramatice evidenţe pe cari actualul război le-a revelat hotărâtoare pentru destinele româneşti. Necesitatea unei puternice marine, — în fruntea acestor capitale imperative, — se afirmă ca o poruncă destinată să smulgă virile iniţiative cârmuirii noastre de mâine, iar Naţiunii o râvnă creatoare mult mai perseverentă.

Ani dearândul, — după efemerul entuziasm de spumă risipit în „Ziua Apelor", — extazul naval reintra în concediu până la sorocul anului următor, când diletantismul nautic îşi repeta demonstraţiile pe cheiuri. Marele public, — rebel la nouile concepţii asupra mării, — rămăsese la viziunea valurilor cu fluide şi lunare

incandescenţe. Fără a fi despodobită de aceste romantice prestigii, Marea ne confiscă atenţia şi ne domină astăzi destinele prin virtuţi cu mult mai aspre. Spre a le descoperi, este destul să desluşim înţelesul câtorva din cele mai tragice şi mai recente epizoade ale actualului război.

Cu spetele sdravăn proptite pe un port de litoral, — bine alimentat de o puternică marină, — rezistă la asalturile adversarului o armată fără coheziune şi fără suflet... Figurează în unităţile ei pestriţe batalioane din zece noroade, silnic recrutate pe patru continente; dar necontenitul aflux de oxigen pompat de marea din spate, îi menţine voltajul de luptă. Intr'o bună zi, se iveşte la comanda vrăşmaşului din faţă un şef de geniu care, dintr'o fulgerare a privirii, descoperă că taina viitoarelor victorii, pe uscat este în risipirea convoaelor maritime cari galvanizează şi alimentează pe inamic pe apă.

Şeful acesta este Rommel.

Şi este aceasta povestea Tobrukului: în ziua când i s'au retezat comunicaţiile de sprijin cu nevăzutele tranşee ale Mării, — din clipa când s'a întreprins masacrarea metodică a escadrelor britanice animatoare ,Sedanul a căzut.

O armată în derută, — încercuită din cele trei părţi ale uscatului, — se reculege în umbra centuriilor de fortificaţii ale unui puternic port de la Marea Neagră. Viforos bombardată şi asaltată de eroicii asediatori, oştirea aceasta poate totuşi îndelung rezista la împresurare: îşi trage necontenit din largul Mării rezervele şi proviziile, — aşa cum rădăcinile tulpinelor pândite de secetă îşi trag din umedele adâncuri seva înviorătoare... Sunt osândiţi asaltatorii să acumuleze jertfele, pentru că ei nu posedă acea forţă navală capabilă să împiedice transporturile pe apă ale vrăşmaşului parţial încercuit. Prin acest sfert de cerc al apei, — rămas liber, — Rușii evadează din temniţa cetăţii spre a o ravitalia.

Fortăreaţa nu este cucerită decât în ziua când, din pricina depărtării tot mai mari a frontului, ea îşi vede scăzând şi importanţa strategică şi aprovizionările (devenite anevoiease) pe mare.

Şi aceasta este povestea Odesei.

Este împresurată de aceiaşi eroici asediatori cea mai puternică cetate a lumii: dar şi aci brâul asaltatorilor nu isbuteşte la început să închidă şi dinspre largul Mării paranteza... O lungă iarnă, ofensiva biruitorilor rămâne oprită la talazul fortificaţiilor: Ruşii respiră, şi aci, pe la ceafă... In ziua când se deslănţue pe frontul terestru uraganul atacului decisiv, — unităţile noastre cu torpile şi aviaţia germană isbutesc să dezorganizeze transporturile maritime ale Ruşilor. Odată rupte parâmele bastimentelor, încep să pârâie şi balamalele forturilor.

Cetatea cade.

Şi aceasta este povestea Sevastopolului.

Magistral distribuită dealungul unui ţărm straşnic fortificat, — avertizată că se premeditează o debarcare în punctele de litoral cele mai apropiate de falezele ostrovului, vrăşmaş, — cea mai admirabilă oştire din lume nu poate împiedica îmbarcaţiunile năvălitorilor de a acosta pe teritoriul continentului. Este adevărat că această efemeră pătrundere nu face decât să sporească dezastrul asaltatorilor, — cari nu dobândesc accesul la ţărm decât pentru a fi mai cumplit decimaţi. Dar aci decisivă este valoarea combativă a unităţilor germane care resping tentativa avortată dela Dieppe. Fără această minunată armată, cel de-al II-lea front ar fi luat fiinţă în Occident.

Şi ar fi fost aceasta şi povestea şi gloria marinei.

Unde vrem să ajungem, — cu aceste ilustre exemple, cari sunt tot atâtea categorice concluziuni?... Odată consemnate virtuţile de ofensivă şi de ocrotire ale unei marine, — să fixăm în spiritul public românesc câteva învăţăminte pe cari mulţi le cred provizorii, dar cari vor rămâne după război valabile pentru multe decenii.

1. In ziua când prin distrugerea puterii navale sovietice va rămâne vacantă supremaţia în Marea Neagră, să nu revenim cu satisfacţie şi modestie la concepţia unei flote de aquarium. Când ni se va vorbi de problema spaţiului maritim să nu rămânem tot atât de străini ca şi când ni s'ar povesti aventurile piraţilor din strâmtorile Sondelor. In locul Naţiunii de astăzi — care când priveşte spre Mare caută ca spre un fel de Algerie, — să se ivească Neamul românesc ameninţat în timpul războiului, convins prin greutatea ameninţărilor şi a jertfelor de nepreţuita valoare a unei marine puternice.

2. Pentru marele public românesc, — crearea unei forţe navale părea până acum un fel de anomalie, ceva ca o meteahnă imperialistă. De aceea rezolvarea acestei probleme a fost un fel de partidă necontenit amânată. Era, — în această miopie, — şi groaza de vaste spaţii a unor obşteni crescuţi între orizonturi cu precise contururi. La tineretul obicinuit să huzurească, mai era refuzul existenţei de cabină sau de hamac...

Astăzi, — după crâncena lecţie de bărbăţie a războiului, multe din aceste rezistenţe au căzut. Am trecut atât de aproape de catastrofă, încât nu a mai rămas printre noi nici un inocent care să mai creadă că atunci când se va ivi iarăşi primejdia, va fi suficient să ridicăm capota, şi apoi după alarmă s'o coborâm iarăşi. Sutele de mii de biruitori cari au pătruns până în Caucaz, — pe de altă parte, — nu vor mai avea repulsiunea spaţiului fără frontiere. Largul mării va stimula şi altă dragoste de mare decât pofta de hoinăreală la umbra unui năvod care se svântă la soare. Memoria şi prudenţa ne vor aminti că Marea poate fi aliată sau vrăşmaşe, — după cum şi marina este şi motor animator şi frână protectoare.

Ne vom gândi atunci cu consternare la vremurile mitologice, — la anii dinaintea războiului, când pentru ditamai norodul românesc Marea ni se părea încă prea mare!...

(Viaţa)

Marea Noastră

Toate mările şi oceanele lumii sunt botezate cu numele indicând uscatul cu care se'nvecinează sau felul cum ştiu să-şi primească oaspeţii corăbieri. Romanii însă numeau Marea Mediterană cu un nume cald ce indica parcă adânca legătură dintre om şi pânza albastră a mării: *Mare nostrum*.

Aşa ar trebui să numim şi noi marea care ne scaldă apele: Marea noastră.

Noi românii n'am fost un popor care să-şi poarte aventura cu corăbiile. Pe când Columb pribegea cu cele 3 caravele pe'ntinsul Oceanului către America, noi ne luptam cu Tătarii, care ne pârjoleau avutul şi ne robeau familiile. Apoi în vremea când peste tot, în Indii, pe câmpiile 'nzăpezite ale Canadei, în Australia şi Africa, se luptau neamurile pentru a stăpâni cât mai mult pământ de colonie, cu aur şi zeci de bogăţii, noi ne purtam cu greu soarta de popor Latin oprimat. Dar totdeauna noi am trăit cu marea. Totdeauna marea aceasta pe care numai un străin i-a putut numi negre talazurile-i azurii, marea aceasta, care împrejmuieşte un sfert de ţară, totdeauna a fost prezentă în destinul românesc.

Noi n'am fost popor fără mare, care să răpească o fereastră spre mare.

Noi n'am avut amirali de operetă, care să se îndeletnicească cu motociclete şi politică. Noi nici n'am avut cine ştie ce flotă şi cine ştie ce ofiţeri, dar am avut totdeauna marinari.

Pe când neamurile barbare, ce ne împrejmuesc îşi purtau destinul de popor în copitele cailor pe întinsul stepelor asiatice, noi eram popor cu mare. Aici la noi a venit să moară Ovidiu, poetul acela strălucit al epocei lui August, pe care nenorocul l-a adus aici în tristul Euxin.

Marea noastră nu are strălucirea mărilor din Sud. Pe malul ei nu cresc palmieri, pe falezele ei nu sunt cazinouri strălucitoare şi în porturile ei — care iarna

se preschimbă'n aşezări polare — nu vin pacheboturi gigante, care să debarce armată de turişti.

Dar aşa cum e, noi o iubim cu toate defectele şi calităţile ei, fiindcă simţim că face parte din însăşi fiinţa noastră.

Ne iubim sărăcia noastră aspră, aşa cum îi spunea odinioară scitul Dromichete craiului Lisimache, venit să-i cucerească ţara.

*

Dela 22 Iunie 1941 încoace, ne iubim însă parcă şi mai mult Marea.

Ea a arătat fapte, care răstoarnă chiar logica firească a lucrurilor, căci e într'adevăr un miracol cum microscopica noastră marină, amestec de vapoare vechi şi vaporaşe cât cojile de nucă, a putut ţine'n şah o marină de talia celei bolşevice.

Au fost atât de minunate faptele marinarilor noştri, încât au uimit la olaltă şi pe prieteni şi pe duşmani.

Marea noastră a încetat de-a mai fi un simplu motiv de inspiraţie a pictorilor şi poeţilor şi a devenit ea însăşi un teatru de luptă, unde oamenii devin eroi.

Cum să nu ne iubim deci cu atât mai mult marea noastră ?

Aş vrea să scriu mai mult şi totuşi o să mă opresc aici. O să mă opresc aici, fiindcă vreau să rămân sincer şi sinceritatea nu se face cu retorică şi flori de stil. Sinceritate înseamnă simplitate şi în cazul nostru nu cred că trebue mai mult de adăugat.

In inimi ne vom purta şi mai mult încă icoana cea scumpă a mării şi visăm o mare flotă, o flotă cu pavilion românesc, care să ducă numele patriei pe marea noastră.

Dinu Stegărescu

(Viaţa)

Importanţa economică a Dunărei.

Problema importanţei Dunării, ca drum eftin de transport, constitue una dintre principalele preocupări ale guvernelor din Estul european. Este cunoscută însemnătatea acestei căi de transport, pentru toate ţările dunărene, dat fiind faptul că, în raport cu transporturile pe uscat, ea este incomparabil mai eftină.

In timpurile dinaintea războiului, mărfurile cărate pe Dunăre întreceau numai cu 67 la sută pe cele de pe căile terestre, principala cauză a acestui mic procent de superioritate fiind lipsa de navigabilitate a fluviilor şi râurilor din vecinătate, prin urmare lipsa unei reţele navigabile mai cuprinzătoare. Se ştie că, de la Porţile de Fier, până la gurile ei, Dunărea are un număr neîndestulător de porturi, a căror capacitate este mică. Acestui fapt, cât şi lipsa unei mari reţele navigabile, precum şi unei politici nu îndeajuns de fixată a preţului transporturilor, se datoreşte stadiul relativ scăzut al folosirii acestei vitale artere a Europei.

In ce priveşte preţurile, transportul prezintă următoarele caracteristici : capacitatea de transport a unui singur şlep, este în medie aceea a două trenuri de marfă, pe câtă vreme cheltuelile de apă sunt mult mai mici decât pe uscat. Dacă pentru 2000 km. se percepe 1970 navlu, pentru fiecare tonă de cereale, cherestea şi seminţe oleaginoase tariful căilor ferate este mai mare cu 112 la sută la grâu, cu 142 la cherestea şi seminţe oleaginoase. Adică în cifre absolute, transportul unei tone de grâu pe calea ferată costă 4180 lei, al unui de cherestea şi de seminţe oleaginoase 4670 lei.

Inainte de războiu diferenţa între transportul pe Dunăre şi pe calea ferată era şi mai mare. Aceste singure exemple sunt suficiente pentru a dovedi avantajul primului faţă de al doilea. La acelaş rezultat se ajunge dacă se face o comparaţie între preţurile principalelor bunuri de export şi costul transportului lor pe apă sau uscat. La grâu, costul de transport pe uscat este de 38 la sută din preţul de export iar pe Dunăre numai de 17,90 la sută.

Transportul pe Dunăre duce, aşa dar, la eftinătatea bunurilor de export şi dă producătorilor posibilitatea unui câştig mai mare. Dacă de pildă exportul se face pe vase româneşti, totalul taxelor rămâne în ţară, ceeace nu interesează atât din punctul de vedere al creşterii veniturilor statului, cât din acela al sporirii rezervelor de devize.

Administraţia căilor ferate române are desigur, participarea sa de profit la exportul mărfurilor româneşti pe căile ferate străine. Intrucât însă costul de tonă, transportată pe aceste căi ferate, este mult mai ridicat decât în România, preţurile de aici nu au nici o influenţă asupra eftenirii costului total al transporturilor. De aci necesitatea ca şi celelalte ţări dunărene să scadă tarifele de transport.

Necesitatea unei desvoltări a traficului pe Dunăre rezultă pentru România cel puţin din avantagiile enumerate : câştig de devize, creşterea veniturilor statului, cheltueli mai mici pentru exportatori, etc.

Pe lângă desvoltarea reţelei de navigaţie secundare, a porturilor şi a locurilor de încărcare şi descărcare, este de o deosebită importanţă sporirea parcului de vase, aşa încât el să poată răspunde necestăţilor unei mari activităţi de export. In această privinţă iniţiativa particulară are un mare rol, pe care îl poate îndeplini cu atât mai mult, cu cât Statul este dispus să sprijine sforţările acesteia.

„Argus"

ASUPRA DVS.!...

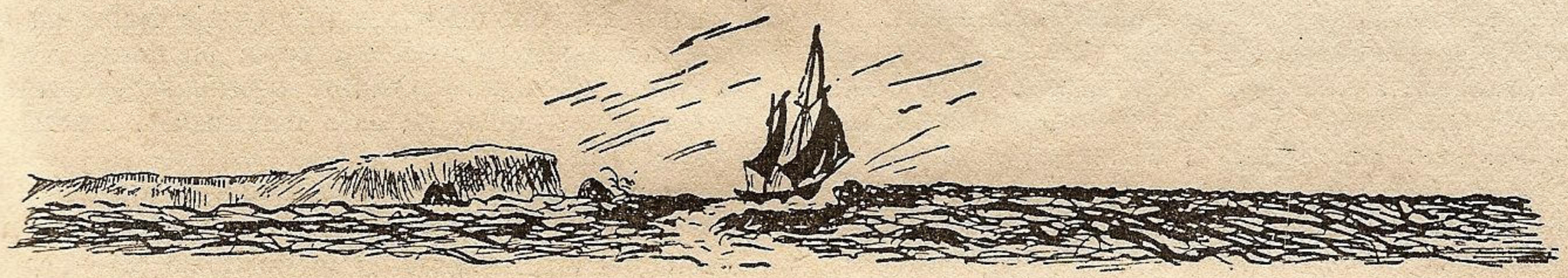
. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori : AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ

Bucureşti I. — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite



„URECHEA LUI NEPTUN"

Desen antic

Dumnezeul mărilor,
— Peste trupul zărilor
De-un albastru pur —
Dintr'o călimară
Plină cu azur,
Varsă — Niagară
De lumină clară...

Sceptrul lin de raze
Soarele-şi agită,
Risipind topaze
— Boabe de ispită — ...

Şi'n beţia dulce
Ce cuprinde zarea, —
Vrând pe-un val s'o culce,
Vântul, din arcuş,
Leagănă visarea,
Iar un pescăruş
Ciugulește marea...

Clipa-i minunată !
Vraja o'ncunună !...
(Lyra fermecată
N'are viers pe strună !)

Soarele cu spada,
Taie gâtu-amiezii ;
Doarme calm livada
Mării, printre unde...
— Unde e Helada ?
— Unde-s oare ?
— Unde ?...

AL. BILCIURESCU

Decoruri marine.

Faler

Dorm norii în iatac de cer
De-asupra plajei din Faler...

Bronzatul soare vrea să'nvie
Aspecte de mitologie
Şi-aruncă raze ici şi colo
— Săgeţi din tolba lui Apollo...

Neptun în hăţuri ţine mareea
Şi'nfofoleşte depărtarea
Cu plăpumi fine de senin...

Iar guri de valuri care vin,
Pe trup de ţărm sorb sărutarea
Topită în extaz marin...

AL. BILCIURESCU

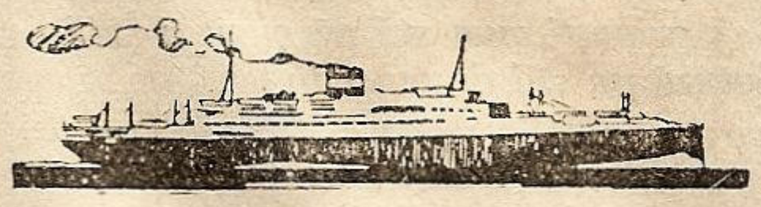
Ploaie marină

Intâi, a fost o linişte ce încă
Dormea răpusă 'n funduri de mormânt ;
Apoi, porni, pe aripă de vânt,
Lichidul svon scăpat nervos din rîncă.

Grăbitul şi haoticul cuvânt
Lăsatu-s'a din dur decor de stâncă
Cu nouri de prăpastie adâncă, —
In marea melancolicului cânt.

...Alene, îşi aruncă ploaia snopul,
Iar valul înfrăţitu-s'a cu stropul
De lacrimă al ochiului astral ;
Fug pasări spre cereştile poene,
Ca nişte transatlantice de pene
Pe drumul orizontului de-opal...

AL. BILCIURESCU



Corabia Morţii

Poetului Ştefan Baciu

Corabia nopţilor intră în port...
Şi vine, prin beznă, pe valuri de zgură,
Din ţara în care solarul chip mort
A fost sugrumat cu mâni aspre de ură.

Corabia jalei haotic pătrunde :
Inalţă catargu-i scăldat în cerneală
Şi lunecă — spectru — pe clarele unde
— Dantele brodate din spleen şi-oboseală — ...

Corabia morţii soseşte ! Şi'n clipa
Când intră în rada lumescului zbucium,
Işi frânge Vieaţa, trudită, aripa,
Şi Soarta îşi sună durerea în bucium...

— Corabie magică ! Sumbru catarg !...
In portul Vieţii se-opreşte cârmaciul !...
— Hai, urcă-te, Suflet, porneşte în larg
Şi chiamă apoi să-ţi descânte, lin, vraciul,
Şi sorbi, liniştit, în tăceri ce se-aştern,
Fantasticul somn din potirul etern...

AL. BILCIURESCU

Pe vastul ocean al lunei...

Fregate galbene de stele
Pe sideralele pleoape,
Cu azuratele vântrele,
Plutesc departe şi aproape...

Se duc uşor ca visul unei
Enigme-adânci, de nepătruns,
Pe vastul ocean al lunei
In care nimeni n'a ajuns...

AL. BILCIURESCU

Scrisoarea unui marinar

Îți amintești, m-ai întrebat odată
De mai găsesc în mine azi iubirea
Vieții calme și neturburată,
Sau de-i păstrez în suflet amintirea ?

Eu din trecut uitat-am rău și bine ;
Din tot ce-a fost nimic nu mai țin seamă !
Azi știu o viață nouă ce mă ține
Sub vraja ei și ne'ncetat mă chiamă.

Frânturi din viața ce o duc acuma
Aș vrea ca să-ți arăt și să îți spun ;
Din tainele-i să împletesc cununa
Ce ea mi-așterne pe vrăjitu-i drum.

Să mergi în port ca să-ți arăt odată
Corăbiile de pescari când vin,
Sau să privești cum stă pe cheu o fată
Și flutură un văl de muselin !

Aș vrea să mergi cu mine să-ți arăt
Cum știu să facă chefuri marinarii —
Te-asigur nu cu bani de împrumut — ;
Doar vinuri bune știu să bea hoinarii !

Se'ncing atunci la jocuri și la cânt
Iar fetele se'ntrec ca să-i aleagă,
Căci scurtă li-i șederea pe pământ
Și iarăși o pornesc în marea largă.

Tu nu știi ce înseamnă să navigi
Pe o bărcuță sau pe mari vapoare :
Tu nu știi ce înseamnă să-ți câștigi
Prin forța ta un locușor sub soare :

Ești un microb pe-oceanul fără maluri ;
Te-ar mătura cu valul și cu vântul !
Dar îl domini cu mâna ta ; nu tremuri
Ci-i ești stăpân și îți va ști cuvântul.

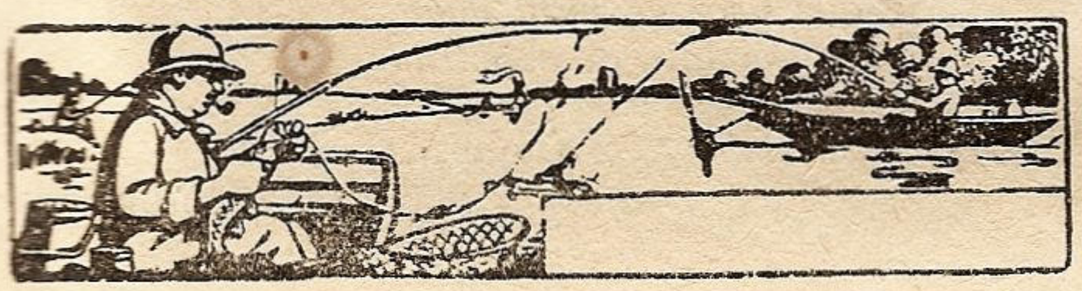
Din tainele ce-ascunde 'n sânu-i marea
Mii de comori cântate 's de poeți,
Dar versul lor nu are semuirea —
Nici pe departe-acestor frumuseți !

Să vezi în zori, când stelele-obosite
Se culcă'n așternutul lor albastru,
Ce de culori — pe valuri poleite —
Lucesc în dulci sclipiri de alabastru !

Ca vrăji de vis, să vezi apoi pe mare
Din tainele-i — comori de frumusețe — :
Apusuri blânde, răsărit de soare,
Șirag de bucurie și tristețe !

Să vii să vezi cum îmi petrec viața
Ce m-a 'nfrățit cu marea și cu vântul ;
Trăesc ca 'n vis și mai nutresc speranța
Că tot aci îmi voi afla mormântul !

VENERA Lt. C-dor F. POPESCU



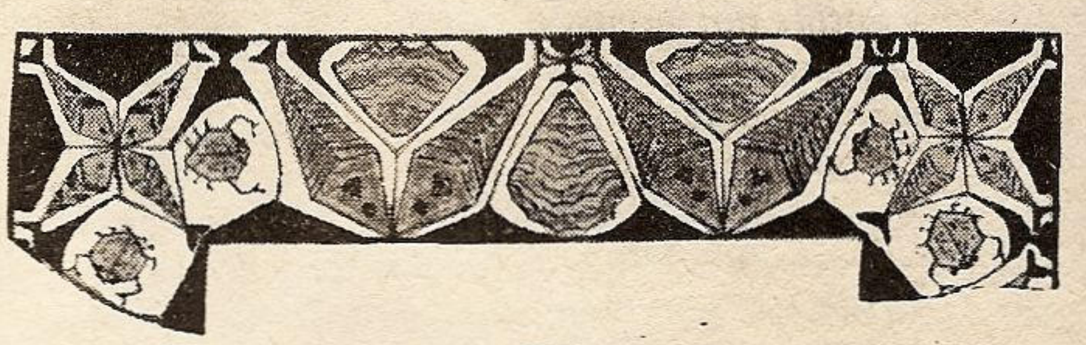
Cu sufletul pe ape

Când joacă soarele în stropi de aur
Pe bălțile cu apă străvezie,
M-e sufletul un lujer mic de plaur
Ce vagabond se scaldă 'n răgălie.

Când trestiile și papura tresaltă
Mă furișez — ca duhul rău — spre baltă
Și adorm târziu în nopțile de tuș
Între un pelican și-un pescăruș.

Și-aș vrea pe călătoare valuri
Ca lebăda ce-și cântă straniul cântec,
Departe de corăbii și de maluri,
Impins de ape către-al mării pântec.

V. OPRESCU-SPINENI



Sirenele Mediteranei

Se duc eroii din mitologie !..
Olimpu-i străjuit de- „aeriene"
Mediterana, tristă și pustie,
Și-a risipit comoara-i de sirene,

Iar printre uriașele 'mbarcații,
In goana lor după necunoscut,
Câte-un Triton, pornit pe informații,
Apare și dispare, precaut.

Sirenele vicleanului Ulise !...
Sirenele dela Peloponez !.. .
Sau cele mai recente... pare-mi-se
Sirenele lui Blasco Ibanez,

Și-au stabilit domnia lor tirană,
Din Gibraltar în Pontul Euxin,
Și au făcut dintr'o Mediterană,
Un mare „MARE NOSTRUM" femenin.

Croind cărări de pulbere de lună,
Și risipite'n larg, pe căprării,
Cântau povești de dragoste nebună
Matrozilor bolnavi de nostalgii,

Și cântul lor, din harfă și din gură,
Avea în el ceva duios și trist,
Așa cum ni l-a pus pe partitură,
Waldteufel, Strauss, Von Soupé și Liszt.

Azi, bietele sirene, demodate,
S'au dat la fund, cu'ntregul lor bagaj.
Căci nu țin să se facă vinovate
In hoinăreala lor, de spionaj.

Iar cât o fi conflict, fac penitență
Și duc o viață plină de nevoi,
Căci le omoară azi — prin concurență
Sirenele marinei de război !...

VASILE IAD

A. THOMAZI, *Istoria navigaţiei,* traducere de *Vasile Cipu.*

Editura contemporană şi-a luat greaua, îndrăsneaţa, dar şi frumoasa sarcină de a pune la îndemâna publicului, doritor de lumină, o bibliotecă ştiinţifică, intitulată „CE ŞTIM ?". Pentru a înlătura dibuirile, a tradus numai autori consacraţi, — Rousseau, Gallot, Peyret, etc., — ale căror lucrări s'au ridicat la ediţii de sute de mii volume.

Pritre lucrările traduse, ne oprim la aceea a d-lui Cipu, după destul de cunoscutul autor marinăresc A. Thomazi: *Istoria navigaţiei.* Excelent tradusă, fără *„orori",* — nici măcar „erori", — în ce priveşte terminologia. Recomandăm volumul de faţă tuturor doritorilor de a se iniţia în tainele navigaţiei. In ea va găsi evoluţia artei navigaţiei, începând din antichitate, trecând apoi la evul-mediu, cu introducerea cârmei, busolei; în sec. XV şi XVI, apogeul velelor cu introducerea cronometrului şi sextantului; până la navigaţia modernă cu T. F. S. şi radiogoniometrie.

Toată lauda traducătorului şi casei editoare.

Presa spaniolă şi marina

Prin bunăvoinţa Legaţiuni Spaniole redacţia noastră a primit ziarele „Arriba", „Ya", „Pueblo" şi „A. B. C." din care extragem:

Şcoala specială de ingineri navali din Madrid, unica în Spania şi în toate ţările cari vorbesc limba spaniolă, şcoală frecventată şi de străini. Ea a fost întemeiată de Regele Carlos III în 1772 ca o Academie tehnică, despărţindu-se secţia navală în 1825 la Ferral, iar în 1933 trecând la Ministerul Instrucţiunei.

In 1941 şcoala s'a instalat la Madrid, cu săli de clasă şi ateliere, laboratoare de termologie, electricitate, resistenţe, construcţii, chimie, metalurgie, etc. In ea se admit bacalaureaţi. Cursurile durează patru ani, cu un stagiu de un an pe nave sau şantiere, după care se obţine titlul de inginer.

Caudillo şi-a dat seama de importanţa construcţiilor navale, mai ales după război şi a încurajat şcoala, acordându-i credite însemnate.

Cooperaţia marinei cu armata, de Nautions, un foarte interesant articol care va apare într'unul din numerele noastre.

Flota secretă Britanică de **Luis de Salazar,** în care se vorbeşte de nouile nave intrate în luptă: cuirasatele „Ansou" şi „Howe", de 35000 tone, armate cu 10 tunuri de 406, 16 de 133, 32 mitraliere şi cu o iuţeală de 30 noduri; patru nave tip „King Georg", mai multe crucişetoare, distrugătoare şi submarine.

Inrăurirea armei aeriene în războiul naval, de Cpt. Comandor Carrero Franco şi **Cooperarea armei aeriene în apărarea convoaelor** de Lt. Col. av. **Martinez Vitra de Rey.**

Muzeul naval din Madrid.

In splendidul palat al ministerului marinei din Madrid se adăposteşte muzeul naval care, printre alte bogăţii documentare, posedă harta lui Juan de la Cosa **„Carta de Navegar"** din 1500, de care s'a servit Christofor Columb şi pentru care un anticar britanic oferise două milioane de lire sterline.

Muzeul conţine mii de volume, sute de stampe şi miniaturi, ambele unice în lume, cum vor fi modelul unui galion flamand din sec. XVI, dăruit regelui Filip al III-lea de Flamanzi. De asemenea colecţia de acuarele a lui Rafael Monicon y Torres, reprezentând tipul tuturor navelor, dela cele mai primitive.

Muzeul a fost întemeiat în 1792 de ministrul marinei Valdes, renovat în 1848, iar din 1850 trecut la ministerul marinei. Inceputurile însă datează încă din 1503, prin vestita **„Casa de Contracion"** din Sevilla, centru ştiinţific în legătură cu Observatorul Marinei dela San-Fernando.

Muzeul a fost creat prin fondurile dăruite de Casa Regală, de ministerul marinei, de Compania de Gardias Marina şi alte donaţiuni particulare în bani sau documente, în frunte cu Serviciul Hidrografic al Marinei.

Muzeul are 12 săli. In prima obiectul principal îl face galionul de care am vorbit şi documentele în legătură cu faimosul Hernan Cortes şi cucerirea Californiei; a doua sală e dedicată fregatei **„Numancia",** cu călătoria sa de circumnavigaţie; a treia e închinată descoperirii Americii cu harta lui Cosa; alte trei sunt rezervate secolului XVIII; a şaptea, a Regenţilor, conţine modele de nave; a opta e a navelor moderne, cu interiorul unui submarin; în a noua sunt expuse instrumente nautice, în a zecea submarinul „Perul", iar a douăsprezecea e rezervată ca sală de conferinţă. La etaj pe lângă modele de construcţii, expune marina militară şi pescuitul maritim.

O bogăţie întreagă care pune sub ochii vizitatorului trecutul plin de glorie al marinei spaniole, care nu poate fi întunecat cu toată tendinţa anglosaxonă de a reduce în decursul vremilor supremaţia maritimă a altor popoare, ca Olanda, Franţa, Portugalia, Germania.

Problema războiului şi ştiinţa

Sub egida Academiei de Ştiinţe din România şi cu osteneala D-lui prof. C. Kiriţescu, vicepreşedintele Academiei, s'a pus la îndemâna publicului un bogat volum de 585 pagini, cu ilustraţii şi planşe, în care s'au adunat toate comunicările făcute în legătură cu problemele enunţate.

D. Profesor Kiriţescu a plecat dela idea că „războaele de azi se poartă cu mobilizarea tuturor puterilor unui popor. Technica primează astăzi în conducerea războiului modern; el se duce cu toate armele şi posibilităţile pe care le creează ori le perfecţionează ştiinţa. De aceea conducerea militară se adresează laboratoarelor şi oamenilor de ştiinţă pentru perfecţionarea mijloacelor şi materialelor de luptă, dar şi pentru organizarea şi intensificarea producţiunii, pentru sporirea resistenţii şi sufleteşti a populaţiei din spatele liniilor de luptă. Isbânda în război este condiţionată de cee ce-i poate da ştiinţa pură ori aplicată la industrie, sănătatea ,cultura ,bogăţia publică, disciplina şi solidaritatea naţională".

Iar ţelul a fost: „a pune în mâna luptătorului o armă în plus, a-i cruţa o osteneală de prisos, a salva o viaţă atilă patriei, a păstra neamului o forţă pentru munca constructivă a zilei de mâine", — cum prea frumos glăsueşte introducerea.

Citâm numai numele autorilor şi titlul subiectului tratat, spre a se vedea valoarea operei:

Eugen Neculcea: Organizarea şi raţionalizarea cercetării ştiinţifice.

General St. Burileanu: Frontul occidental: Surpriza materialului; surpriza strategică.

Comandor I. Linteş: Câteva noutăţi tehnice din actualul război.

Constantin Popovici: Geodezia ţării în cuprinsul noilor hotare.

Emil Petraşcu: Probleme şi învăţăminte asupra aplicaţiei radiocomunicaţiilor în războiul actual.

Colonel I. Bardan: Rolul industriei chimice în apărarea naţională.

I. V. Niculescu: Probleme puse Chimiei de către aviaţia modernă.

Al. Mironescu: Problema combustibilului de aviaţie.

C. Cândea: Gazul metan în legătură cu apărarea naţională.

Dimitrie A. Isăcescu: Drumuri noui în căutarea substanţelor agresie.

Al. Ionescu-Matiu: Materiile prime din România şi industria chimico-farmaceutică.

Dimitrie Leonida: Problema energiei în România.

I. P. Voiteşti: Organizarea unui „Serviciu geologic al armatei".

Ion Atanasiu: Câteva zăcăminte de substanţe a căror exploatare s'ar putea încerca în timpul crizei datorite războiului.

St. Cantuniari: Realizări în geologia tehnică de război.

Otto Protescu: Problema bauxitului în România.

Iuliu Vicu: Problema alimentaţiei în timp de război .

I. Grinţescu: Problema valorificării plantelor medicinale în România.

Agricola Cardaş: Colonizarea românească.

Agricola Cardaş: O pagină din economia Transnistriei.

Dr. Victor Gomoiu: Observaţiuni şi învăţăminte din actualul război.

Dr. D. Paulian: Bolile nervoase în cadrul actualului război.

Dr. V. Plătăreanu: Gangrena gazoasă (Celulita necrotică hipertoxică).

Dr. I. Glăvan: Chirurgia oculară în actualul război.

Costin C. Kiriţescu: Caracterele specifice ale actualei economii de război.

Vasile Vasiliu: Finanţele publice în actualul război.

G. N. Leon: Organizarea economică a Europei de după război şi bazele colaborării internaţionale.

Dr. Aurel Voina: Invalizii de război.

Ion Zamfirescu: Problema propagandei.

C. Narly: Educaţia războiului şi a păcii.

Florea Stănculescu: Organizarea şi sistematizarea satelor.

Toată lauda conferenţiarilor şi d-lui prof. Kiriţescu, care, prin contribuţia în această culegere, a arătat rolul ştiinţei în frământarea actuală.

CĂRŢI ŞI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

● Insemnăm aci, iarăşi, apariţia foii CUVÂNTUL MAREŞALULUI destinată sătenilor, fiind foarte bine scrisă pentru aceştia. Cuprinde în toate numerile: *răboj*, cu lămurirea tutulor chestiunilor la ordinea zilei; se tălmăceşte SFÂNTA EVANGHELIE, prin sfaturi pentru înţelegerea Bibliei; apoi sunt nelipsite *lămuriri pentru plugari*; pagina pentru *gospodine*; se publică *poezii, povestiri, nuvele, fapte vitejeşti*; sfatul medicului; iar păsurile oamenilor nevoiaşi, cu răspunsuri date la scrisorile pe care aceştia le trimit prin „cutia de plângeri" dela primăriile satelor, găsesc răsunet nelipsit în CUVÂNTUL MAREŞALULUI.

● FREUDE UND ARBEIT. VREUGDE EN ARBEID, JOIE ET TRAVAIL. Este un splendid album, format mare, cu text complimentar şi ilustraţiuni în culori, pentru cunoaşterea bogăţiilor ţării noastre. Coperta e împodobită cu chipul ţărăncii marelui pictor Grigorescu. Inăuntrul albumului sunt portretele: M. S. Regelui Mihai I, M. S. Regina-Mamă Elena, Mareşalului-Conducător Ion Antonescu, miniştrii ţării, I. P. S. S. Patriarhul României, a miniştrilor Axei. Sunt câteva din instalaţiile industriale-comerciale, ca să dea imaginea producţiilor şi bogăţiilor depe întinsul teritoriu naţional şi note explicative lămuritoare întregesc ilustraţiunile albumului. Cercetându-se această lucrare, de către streinii necunoscători ai ţării noastre, pot să dobândească oarecari idei despre ce este în prezent, ce poate să fie şi ce va deveni, în viitor, România ataşată politiceşte, economiceşte şi milităreşte la puterile Axei. Cercetătorul strein, amic şi aliat, observă înfăţişeri din prezent şi va întrevedea perspective pentru o ţară bogată, cum este a noastră, care trebue să aibă o cât mai sigură şi mai bună aşezare în Europa — cea — nouă.

● *Revista* EUROPA NOUĂ (dela Berlin, în l. română) aduce, în n-rul 1, anul V, informaţiuni preţioase pentru actuala şi viitoarea stare de lucruri, precum aflăm în articolul *Realizări japoneze în domeniul războiului maritim*, cum au operat *submarinele japoneze în apele Oceanului Atlantic* şi *despre lupta dela insulele Salomon*; apoi se arată *însemnătatea şi istoricul canalului Panama*.

● DISTRUZIONI E MASSACRI BOLSCEVICI BESSARABIA E BUCOVINA. (Rotogravura „Scrisul Românesc", Craiova). Este o prezentare de album, cu text, în italieneşte, şi cu ilustraţiuni, care înfăţişează, în mică parte, ceeace bolşevicii au distrus în Basarabia şi Bucovina la retragerea lor, sub presiunea grelelor lupte, duse de armatele germano-române, împotrivă-le. Textul explică, rezumativ, dezastrele suferite de locuitorii români, din ambele regiuni, prin masacrări oribile săvârşite de barbarismele la care s'au dat bolşevicii aziatici. Textul albumului e precedat de un fragment din proclamaţia mareşalului Ion Antonescu dela 9 Noembrie 1941. Ilustraţiunile arată starea clădirilor, aşa cum le-au lăsat bolşevicii la părăsirea Basarabiei şi Bucovinei, mai expun şi victimele omeneşti chinuite şi ucise după chinuire, de mâinile criminale ale vrăşmaşilor noştri, care înfioară prin înfăţişările pe care le vedem. Mintea omenească nu-şi poate închipui cum să mai existe, oare, un asemenea popor şi o atare armată, ca făcând parte din Europa, în acest veac, fără să fie pedepsiţi, acei oameni, pentru crimele oribile săvârşite în teritoriile noastre româneşti!

● VITTORIA MEDITERRANEA (Roma, 1942) e un album, precedat de text explicativ, în care sunt prezentate imagini, din războiul actual, cu luptele marinei italiene avute în Marea Mediterană, cu vederi alese, în care apare şi Ducele Mussolini, în mijlocul bravilor săi marinari, spre a-i felicita, îmbărbăta şi decora. Este interesant de cercetat, acest album, executat într'o tehnică tipografică cu adevărat artistică.

● À TRAVERS LA ROUMAINE PITTORESQUE, par Georges Detaille (J. Meuwissen, éditeur, Bruxelles, 1935). Album cu splendide ilustraţiuni şi reproduceri picturale artistice pentru cunoaşterea ţării noastre, de către străini. Are un cuvânt înainte pentru justificarea apariţiunii acestui album, şi cu text, integrat între ilustraţiuni, care prezintă ţara noastră, în excelente condiţiuni ale cărei splendori, pentru necunoscuţi, constituesc descoperiri de frumuseţi naturale, cu privelişti uimitoare, cu aspecte uluitoare şi aşezăminte culturale, cu monumente istorice şi bisericeşti din întreaga Românie; cu tipuri omeneşti, învestmântate în costume lucrate artistic; jocuri şi cântece naţionale, armonioase, ca izvoarele limpezi de munte; sunt, în acest album, atâtea aspecte şi feţe de basme şi minuni, care încântă ochii şi adaogă lumini sufletului omenesc.

● BLOCADA, ECONOMIA GERMANĂ DE RĂZBOI ŞI DREPTUL RĂZBOIULUI MARITIM, de *N. Daşcovici* (Bucureşti, 1942), este un foarte interesant studiu apărut în „Revista Fundaţiilor Regale", din care este extras textul din această broşură. Conţine titluri cu tratări de capitole ce întregesc materia pe care eminentul profesor o desvoltă competent, ca în toate studiile sale anterioare din dreptul maritim, dar, de astădată, aplicat la războiul actual. Iată titlurile capitolelor din studiul de faţă: *cauzele de totdeauna ale războaelor, blocada ca armă de război şi evoluţia economiei moderne, efectul blocadei totale în cursul trecutului război, capacitatea de rezistenţă şi de adaptare a Germaniei la constrângerea blocadei, economia războiului ca răspuns războiului economic, despre economia războiului de altădată şi de astăzi, grija cea mare pentru susţinerea financiară a războaelor, alte probleme de organizare a apărării sau umbra războiului asupra economiei, sarcinile şi răspunderile economiei speciale a războiului, mobilizarea militară şi economică dela începutul ostilităţilor, rolul şi metodele de lucru ale economiei de pace şi de răsboi, economia războiului în Germania naţional-socialistă: planul de 4 ani şi minunile chimiei, noul război izbucnit în 1939 e mai înverşunat decât cel dela 1914, nesocotirea mai accentuată a prevederilor dreptului războiului maritim.* Cele trei noţiuni: *blocada, economia germană de război şi dreptul războiului maritm* sunt perfect tratate, iar îmbinarea, în desvoltarea lor, întregesc subiectul ce şi-a propus autorul să desvolte într'un chip strălucit.

● ROMÂNIA MILITARĂ, revista generală, fondată în anul 1864, se prezintă bine şi poate să fie citită de orice om cu răspundere din ţara noastră; asigurăm că citind-o nu-i va părea rău nimărui; căci de armată şi de chestiunile militare nu numai militarii sunt obligaţi să se ocupe, dar şi alţi cetăţeni ai ţării, care deţin situaţiuni importante în Stat. Ultimele numere apărute (5—10 şi 11—12)

cuprind articole importante şi instructive. Astfel studiul *Raporturile politice şi militare dintre Rusia şi România,* de col. C. Drăgănescu, (în cele 2 volume) merită să fie urmărit de orice cărturar, ba chiar ar fi bine să fie extras într'o broşură. *Eroismul ţăranului român,* de An. Tomiţa — Răzăşul, este o trecere în revistă a trecutului viteaz istoric al poporului nostru din vechime şi până azi, plin de mândrie şi de încredere. Bune de citit, într'o egală măsură, sunt studiile: *Greutăţile dela Odesa,* de căp. Marin Ionescu, *Cetăţile Nistrului,* de lt.-col. Sever Slătinescu, şi *Crimeea,* de căp. N. Trandafir. In special pentru cititorii revistei *Marea Noastră* se recomandă *Bătălia în Atlantic din 1941,* de locot. Nic. Alexianu, şi *Pacific,* de căp. Const. N. Bodea. Nu mai puţin instructiv este articolul despre *Concepţia unei bătălii,* de general C. de A. Gheorghe Avramescu. *O problemă a războiului actual,* de col. Cr. Cantuniar, foarte interesant studiu a fost încredinţat, spre publicare, revistei, înainte ca eroul — scriitor să-şi fi dat sfârşitul vieţii. Acest brav ofiţer, cărturar şi şef militar distins, merită să i se pomenească numele în paginile revistei, ceeace au făcut col. I. N. Eftimiu şi redacţia „României Militare" şi bine s'a făcut. Celelalte articole şi studii publicate merită aceiaş atenţiune. Fiecare număr — semnalăm faptul — conţine o bogată bibliografie. Paremi-se că aceste numere ale revistei „România militară" sunt ultimele apărute în forma actuală; căci, întreaga publicistică militară periodică va fi reorganizată pe noui baze. In acest scop, un comitet sub conducerea d-lui general Nic. Sc. Stoenescu, fost ministru, a lucrat la un mare proect. Aşteptăm realizat acel proect. Oricare ar fi forma ce se va da nouei publicaţiuni militare, reamintim, cu acest prilej, că în trecutul îndepărtat al armatei, exista, pe lângă revista „România militară" şi un *buletin* (formatul ziarului) în care apăreau articole, ştiri şi informaţiuni care puteau să fie urmărite de marele public. Nu ar fi rău ca să se cerceteze — în biblioteca marelui stat-major — acel buletin şi să caute să se inspire, comitetul de acum, din ceeace a fost în trecut şi să se dea o atare formă publicisticei noastre. Deci, — propunem — revista *„România militară"* ar fi pentru corpul ofiţeresc, iar acel *buletin* (ca o foae de ziar) să fie pentru marele public, prin care s'ar face legătura între armată şi naţiune.

● O excelentă lectură, interesantă şi folositoare, găsim în GAZETA MILITARĂ, care apare, lunar, sub direcţiunea d-lui general Virgil Economu, secretar al redacţiei fiind Gh. Dova. A intrat în al V-lea an de apariţie. Fiecare număr ne aduce un bogat material, pus la punct prin informativul şi instructivul deopotrivă înfăţişat în nişte condiţiuni strălucite, ca scris, iar ilustraţiunile sunt artistic redate, întregind variantele articole şi studii pe care le urmărim cu o deosebită desfătare intelectuală. Iată numărul compact (79), care e o adevărată arhivă, cu un conţinut din cel mai ales şi selecţionat material. Sunt, aci scriitori care-şi dau mâna, în mod unitar şi camaraderesc, spre a face din „Gazeta militară" o publicaţiune demnă de cel mai pretenţios om de gust şi de carte. Sunt portretele M. S. REGELUI MIHAI I, AL MAREŞALULUI CONDUCĂTOR ION ANTONESCU şi al vice-preşedintelui de consiliu *profesor Mihai Antonescu;* apoi al comandanţilor de unităţi militare depe front şi diverse fotografii dela faţa locului, din războiu, tablouri simbolice şi evocatoare eroismului românesc, aspecte de lupte, hărţi şi scheme ajutătoare pentru urmărirea operaţiunilor armatelor române şi germane depe frontul răsăritean împotriva bolşevicilor. După partea calendaristică a anului 1943, avem articole de temei: *Ostaşul român, mândria noastră,* de general de armată Petre Dumitrescu; ARMATA NOASTRĂ ŞI CIVILIZAŢIA, de general de div. Virgil Economu, de acelaş încă *Proporţia strategică;* apoi *Cuvântarea* ministrului educaţiei naţionale d. *Ion Petrovici,* rostită la „Asociaţia scriitorilor mlitari", după acea rostită de preşedintele acesteia, d. general Economu. *Crăciun şi an nou în larg,* de Moş Delamare; *Frontul intern al muncii,* de colonel Vasile Nădejde; *Anul aviatic,* de profesor-inginer N. Saegiu; *Vârful de atac,* de căp. Mih. St. Cioroiu; *Idei, fapte şi oameni,* (cronică) de Scarlat Preajbă; de acelaş: *Gânduri inedite;* apoi *Preoţi şi soldaţi,* de păr. Luigi Morelli; *Impresii din bătălia Sevastopolului,* de locot. N. Alexiu; *Indepărtare,* de G. M. Cantacuzino (locot. rez.); *Grai de legendă,* de Ion Dimitrescu; *Lumini care nu se sting,* de D. Bunescu; *Erwansky,* de Romulus Boteanu; *Soldatul Dan Demostene,* de Leontin Brudaşcu; *Atac aerian în zori la Stalingrad,* de Ştefan Mengoni; *Cu roşiorii la atac,* de Gh. Cart; *Sonet,* de Bosniew Paraschivescu; *Dela Bucureşti la Rostov,* de D. Bunescu.

● BULETINUL SOCIETĂŢII REGALE ROMÂNE DE GEOGRAFIE (tomul LX. 1941, Bucureşti. 1-42) este o prea însemnată şi instructivă arhivă, care poate fi cercetată de orice intelectual; ca atare toţi intelectualii pot să fie membri ai numitei societăţi, căci nimeni nu se poate lipsi de cunoştinţele geografice. Iar în ce priveşte marinarii se ştie că ei nu pleacă la drum fără de o hartă geografică, iar anterior au studiat Geografia tuturor ţărilor din lume. Iată cât de binevenit este acest buletin, de aproape 500 pagini, cu *studii, note şi comunicări,* cu *fapte şi recenzii - bibliografice* (cuprinse în *cronica geografică*) şi note asupra activităţii administrative a societăţii (arătate în capitolul *viaţa societăţii*). Tot materialul, tipărit în acest buletin, este prea interesant, ca să nu fie citit în întregime; deci din parte-ne, am îndemna mai mult la cercetarea întregului volum decât a-i face o recenzie. Căci această recenzie, oricât de dezvoltată ar fi ea, rămâne o palidă descriere a tuturor studiilor şi comunicărilor cuprinse în acest buletin, care n'ar fi redate decât în puţine linii; aşa că tot lectura directă rămâne cea mai bună recomandaţiune, pe care o facem noi pentru cunoaşterea buletinului. Colaboratorii acestui volum sunt specialiştii: Vintilă Mihăilescu, Tiberiu Morariu, Nicol. M. Popp, Victor Tufescu, Gh. Vâlsan, Raul Călinescu, D. D. Burileanu, Mih. Constantinescu, Tr. Biju, Aurel Iordănescu, C. C. Anoaia, ş. a. Subiectele conţin desvoltări asupra elementelor geografice, în mare parte, româneşti şi câteva streine. Sunt toate interesante. Găsim, îndeosebi pentru marinari, notiţele despre marele artist *Leonardo da Vinci ca oceanograf,* de dr. N. M. Popp, pe care le semnalăm atenţiunii cititorilor noştri, de oarece celebrul artist italian s'a preocupat şi de studiul mişcărilor ondulatorii şi al valurilor, apoi de acţiunea de roadere, transport şi depunere a valurilor şi evoluţia unei porţiuni de litoral sub întreita acţiune a valurilor oceanelor şi mărilor. Vomo reveni încă asupra buletinului.

● VIAŢA BASARABIEI e o bună revistă, care apare tot în Bucureşti (neputând încă apare la Chişinău), sub direcţiunea d-lui Pan Halippa, redactor fiind poetul Octav Sargeţiu. N-rile 10—11 şi 12, ale anului XI, se prezintă cu un material ales, nu numai regional, dar şi alte articole din afara Basarabiei. Poezia e reprezentată prin versuri semnate de Pan Halippa, Octav Sargeţiu, Ana Luţcan-Leahu, Virgil Carianopol, Iacob Slavu, Vladimir Cavarnali, Cons. Aldea, Ştefania Stânca, Pimen Constantinescu, Enache T. Ion, Alfred Tibereanu, Lotis Doleanga, Petru Homoceanul, Igor Block, I. D. Pietrari, B. Frunte, V. Popa Măceşanu, N. Crevedia (precum vedem o frumoasă pleiadă de poeţi întâlnită în două tomuri ale revistei). Din proză citâm: *Ceva despre ţăranul basarabean,* un interesant expozeu istoric care aduce bune lumini pentru cunoaşterea cumintelui autohton regional, datorită d-lui Pan Halippa; iar d. Nicolae Popovschi continuă din *amintirile sale,* bine redate, de astădată înfăţişându-ne capitolul despre „şcoală"; avem *„Din trecutul oraşului Comrat"*, de Julian Friptu; *„Cooperaţia şi creditul mărunt"*, basarabean, de V. Ghenzul; interesantă înfăţişare avem în portretul despre *„Eugenia Pelivan"* (1846-1910), de Mihail Coteanu, care a fost buna mamă a 12 copii, între care a fostului întemniţat de moscoviţii barbari: *Ioan Pelivan,* care a pătimit amar pentru neamul românesc-moldovenesc, pe care l-a iubit mult şi pentru care a îndurat persecuţiile ruseşti; iarăşi citim vechi amintiri în nuvele *„Fruntaş Hector"*, de V. Teodoru-Doru, în care autorul reaminteşte de generalul-erou Ion Dragalina dela 1916, tatăl eroului cu acelaş nume din actualul război. Scurte *notiţe bibliografice,* dar interesante, ne dă d. Nicolae Poni despre savantul moldovean *Gheorghe Năstase,* specialist în Geografie-istorică în tot ce ţine de trecutul Basarabiei şi neamul românesc

— păcat, însă că modestul nostru cărturar trăeşte prea retras, închis în biblioteca lui, şi nu dă la iveală din multa ştiinţă ce posedă. Avem în *„Bogdan Vodă Lăpuşneanu"* o interesantă comunicare relativă la domnie (I), şi la pribegie (II), de Th. Holban. Un scurt studiu interesant găsim în *„Soarta limbii moldoveneşti în Transnistria"*, de prof. Ion Ursu, pe care l-am vrea completat. Insemnăm nuvela *„Legământ"*, de Paul Berezescu; povestirea *„Un dar nepreţuit"*, de Vasilissa Soroceanu;; *„Fragment de jurnal"*, de Pavel Codiţă; nuveleta *„Rodica"*, de Aurel Roşca; eseul *„Popas cu toamna în ţara Donului"*, de Const. Ciopraga. Interesante note în *„Osw. Spengler şi criza culturii moderne"* ne dă Nicolae T. Neagu. E bine că prof. V. T. Popovici a transcris, pe portativ muzical, acel joc popular din Basarabia *„Catincuţa"*. Ca încheere revista „Viaţa Basarabiei" dă nişte interesante şi variate însemnări în nelipsita *„Cronică"* lunară, privitoare la cărţi, reviste, teatru, arte plastice, evenimente, ş. a., din Capitală şi Basarabia. Ne-ar conveni să avem, în această bogată cronică, mai multe informaţiuni basarabene, din întreaga regiune. Această revistă, în totalul ei, se prezintă în excelente condiţiuni, pentru care felicităm pe conducători şi pe colaboratori.

● In ultimul număr, anul XIII, nr. 1—2/1942, din BULETINUL POLITECHNICEI DIN BUCUREŞTI sunt publicate interesante studii şi probleme din Geometrie, Perspective, Analiză matematică, Chimia organică, Tectonică, Botanica fitogeografia, Botanica sistematică, Materiale, Electricitate, Electrotehnică, Tracţiunea electrică, Radio-electricitate, Maşini hidraulice, Balistică, Aviaţie, Aerodinamică, Metalurgie, Urbanism. Aceste studii se adresează specialiştilor în materie. In capul acestui buletin sunt notate publicaţiile d-lui profesor N. Vasilescu-Karpen (cu sau fără colaborări). Toate studiile cuprinse în buletinul de faţă sunt în limbile română, germană şi franceză.

● Revista VREMEA, de sub conducerea d-lui Vladimir Donescu, se găseşte în anul XV; conţine articole, studii şi informaţiuni interesante. In n-rul 681 aflăm un fragment tradus din cartea Ducelui Mussolini: *Vorbesc cu Bruno*, în care tatăl istoriseşte cum s'a întâmplat moartea fiului său, dintr'un accident de avion condus chiar de acesta; sunt rânduri triste, în care sunt redate şi reflexiuni despre moarte; din fragmentul acesta, tradus de Dan Petrea în final, Ducele încheie aşa: într'o zi, când Caesar fu întrebat care ar fi moartea pe care ar prefera-o:

— *„Cea pe neaşteptate"* — răspunse el.

In acelaş număr sunt publicate note biografice despre premierul Pierre Laval, în care Franţa de acum şi-a pus nădejdea salvării. In articolul *Drama dela Sfânta Helena* e povestirea tratamentului neomenos pe care englezii i l'au aplicat împăratului-captiv Napoleon.

● CRONICA ROMANULUI e bună revistă a clerului eparhial din ţinutul respectiv, care apare cu binecuvântarea P. S. Episcop Lucian; e în al XIX-lea an. In nr. 11 citim *Amintiri despre Episcopul Melchisedec*, de arhim. Veniamin Pocitan; *Şcoala şi tineretul de azi*, de pr. V. Iordache; cronică, recenzii, etc.; iar în nr. 12 *Bucurie în mijlocul întristării*, de Episcop Lucian; *Cultura inimii*, de pr. Const. Platon; găsim despre stări de lucruri întâmplate, ca preot militar, în ţinuturile pe unde brava noastră armată a luptat, în notele „Eto, moió Blagoslovenie!", de pr. căpit. N. Cernea; apoi *Spiritualitatea creştină ortodoxă din Transnistria*, de pr. căpit. Şerban Grigore; ştiri recenzii, etc.

● Revista LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ, de sub priceputa direcţiune a d-lui col. magistrat Vasile Chiru, a intrat în al IX-lea an dela apariţie publică bune articole ale membrilor „Asociaţiunii scriitorilor militari români", asociaţiune de sub preşedinţia d-lui general Virgil Economu. Admirăm apariţiunea acestei reviste în chip regulat şi varietatea subiectelor tratate aci, în legătură cu actualul război, desvoltate cu multă competenţă. Intre articole găsim şi ilustraţiuni adecuate acestora. In ultimele numere, apărute întâlnim nume cunoscute în publicistică, din care citâm: generalii Gh. Avramescu, Virgil Economu, Gh. Dabija, Ion Anastasiu, vice-amiral-adjutant N. Păiş, med. g-rali dr. I. Bălănescu şi Carp Ionescu, C. amiral C. Negru, colonelii V. Chiru, Haral. Georgescu, M. Herescu, comandor de marină A. Negulescu, comandor-aviator Andrei Popovici, lt. colonelii I. Stănescu, N. Vlădulescu, dr. Od. Apostol, Sever Slătinescu, căpit.-comandor inginer Săulescu, maiorii An. Tomiţa-Răzăşul, Daniel Ionescu, căpitanii N. Pastia, Gh. Emanoil, Mihail Cioroiu, inginer prof. N. Saegiu, inspector general Cezar Cristea, V. Costescu, D. Iov, Dem. Cârâc, Al. Iordan, Gabriel Oriţă, locot. Gh. Gănescu. Ceeace încă semnalăm este suplimentul revistei, constând în adăogirea nouei publicaţiuni „Analele asociaţiunii scriitorilor militari", de sub acelaş director, d. col. Chiru, având ca prim-redactor pe d. inginer-prof. N. Saegiu. Reiese, dintre toate realizările, încă ceva: ideia pe care d. general Ion Anastasiu a dat-o şi pe care a şi pus-o în practică, chiar d-sa anume: reînvierea marilor figuri militare, care au ilustrat armata noastră; astfel d. general I. Anastasiu a dat la iveală, până acum, vieţile polcovnicului Ion Solomon şi ale generalilor Gh. Magheru şi Christian Tell, monografii apărute şi în broşuri aparte.

● Revista FĂT-FRUMOS, dela Cernăuţi, continuă să apară în serioase condiţiuni literare şi informative, sub grijea eminentului cărturar prof. *Leca Morariu*, găsindu-se în al XVII-lea an. In această revistă sunt studii, cercetări, nuvele, poezii (unele din acestea, din originale, sunt traduse în limba germană) şi o variată cronică de puneri la punct a diverselor chestiuni literare. Iată o bună revistă care merită şi semnalare, în publicistica noastră, şi sprijinire (materială).

● VÂNĂTOARE PE MARE se intitulează un articol-reportaj de *Const. Virgil Gheorghiu*, poet, prozator şi reporter de război, articol publicat în ziarul *„Viaţa"* (din Bucureşti, 1943). Ne pare bine că tânărul talentat scriitor s'a specializat în descrieri marinăreşti. In citatul articol se ocupă de chipul cum se vânează navele dela suprafaţă şi chiar submarinele — în cazul de faţă arată cum au scufundat, un submarin bolşevic, viteii noştri marinari. Descripţia e perfect de bine redată.

● DACIA REDIVIVA e o bună revistă a tinerilor scriitori, la care îşi dau întâlnire nu numai cei din Bucureşti (unde apare revista), dar şi cei din celelalte provincii; încât, plângerea tinerei pleiade de scriitori ardeleni prin „Luceafărul", dela Sibiu, e neîntemeiată", — cum o mărturisesc, de altfel, conducătorii revistei „Dacia rediviva" (în nr. 7, anul II, 1943). Din ultimele numere ale acestei reviste totul este plin de interes, în proza şi versurile originale sau traduse publicate. Colaboratorii, care semnează articolele, realizează o literatură selecţionată, încât nimic nu e strecurat dubios sau mediocru. *Problema generaţiilor, gânduri despre renaştere, arta românească apreciată în streinătate, norme pentru noi înşine, literatura şi determinantele istorice, cronica literară*, diverse *note mărunte*, întreţineri *despre literatura germană*, sunt atâtea chestiuni, tratate cu destulă competenţă, în această tinerească revistă bună şi făgăduitoare.

● MUNCITORUL ROMÂN, anul V, director: Pan M. Vizirescu; e o revistă bine scrisă, destinată muncitorilor români, care erau oropsiţi sau nesocotiţi odinioară, iar astăzi sunt la mare atenţiune, prin oficiul „muncă şi lumină", care se ocupă de ei, prin teatru, cinema, şezători, coruri, excursiuni, sporturi; iar, pe deasupra, această bună revistă, care se prezintă în excelente condiţiuni redacţionale şi tehnice. Intâlnim colaboratori: V. Voiculescu, dr. C. Dănulescu, Petre P. Ionescu, Pan M. Vizirescu, dr. Sergiu Băcescu, H. Gavrilescu, D. I. Cucu, I. Valerian, George Acsinteanu, Alex. Baciu, Ion Şiugariu, Romulus Boteanu, Ion Muche, Tudor Măinescu, Ernest Verzea, Sergiu Grosu, Dinu Vrajă, Aurel Mucenic, Ion Th. Ilea, Dimitrie Albota, Marius Bejan (care e secretar de redacţie), D. Moldovanu, Dobre Panait, Ovid Caledoniu, George A. Petre, Octav Sargeţiu.

● ECONOMIA NAŢIONALĂ se numeşte buna revistă informativă a ministerului economiei naţionale; apare lunar şi e în al XXIV-lea an; conţine studii interesante în această ramură; cronici, bibliografie, informaţiuni din ţară şi streinătate, dări de seamă şi anexe: monitorul preţurilor, legi şi regulamente.

● Citâm din BULETIN INFORMATIV BILUNAR AL CON-

SILIULUI SUPERIOR AL TRANSPORTURILOR ŞI TARIFELOR, ce ţin de oficiul de studii depe lângă ministerul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor (nr. 65, 66—68) despre sporirea flotei comerciale elveţiene; flota de comerţ finlandeză; o nouă metodă pentru construcţia vaselor de beton în Germania; desvoltarea şantierelor navale italiene; noui programe maritime şi portuare în Japonia; Dunărea în noua Europă; flota de comerţ şi construcţiile navale în Spania; traficul maritim suedez; lipsa instalaţiunilor de telegrafie fără fir pe vasele maritime turceşti; despre Batum, port la Marea Neagră; folosirea zonei libere în portul Antivari, de către Bulgaria; noui vase de lemn pentru flota comercială daneză; traficul portului Suez; înfiinţarea unei bresle pentru vasele petrolifere japoneze; sporirea navlurilor pentru America de Sud, de către Spania şi Portugalia; sporirea flotei comerciale turceşti.

● Cine se interesează de piscicultură să citească BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE al României, care e în primul an al apariţiei, şi conţine bune şi practice sfaturi în această ramură (sediul buletinului: Str. Londra, 41, Bucureşti III).

● Revista „RĂSĂRITUL" în nr. ultim din al 24-lea an, publică articole din care citäm: *Teatrul şi tineretul,* de Ştefan Şoimescu; fragment din viitoarea lucrare: *Pe urmele războiului,* de general Ion Manolescu; *Fundamentul moral al idealului naţional,* de Al. Bărăcilă; *Evoluarea lui Nicoae Iorga; Scrisoare depe front* (versuri), de Galia Tudor; *Minunea dela Oneşti,* de D. Iov şi *cronica publicaţiunilor,* de Lucia Sergiu.

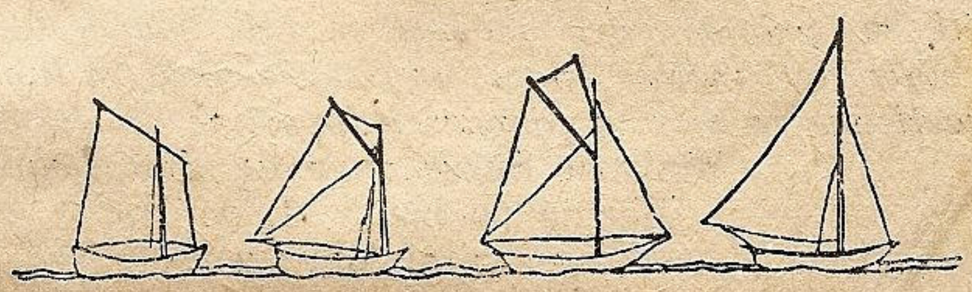
● Din revista NATURA (n-rile 10 şi 11—12/1942) citäm, din multele articole interesante şi instructive pentru orice om, chiar din afara ştiinţelor, următoarele: *Chelle Bâcului,* de prof. Victor Tufescu ,aflate pe drumul dela Iaşi spre Chişinău, în apropierea gării Ghidighiş, despre care s'au ocupat, cel dintâi, Dimitrie Cantemir, apoi Sulzer, Const, Stamati, Zasciuc, Ivanov, Sinzow, B. P. Hasdeu, Zamfir Arbore, prof. Ion Simionescu şi Const. Moisil, iar acum prof. Victor Tufescu. *Un nou tunel submarin* se construeşte între extremitatea meridională a Suediei şi arhipelagul danez, sau între Limbamm (provincia suedeză Malmö) şi Amayer (la S. E. de Copenhaga, prin Ore-Sund. Va fi cel mai lung tunel submarin, având lungimea de 12 Km., cu 10 turnuri de aerisire. In articolul *Tipuri de vase care navigă pe Dunăre,* d. inspector N. F. R. Petre Bondiţeanu se ocupă de condiţiunile de navigaţie pe Dunăre, descriind vasele de pasageri şi vasele de cataracte. *Lupta contra malariei prin peşti* ne arată experienţele făcute, prin acest mijloc, în Istria, prin stârpirea larvelor dela ţânţarii anofeli, cu nişte peştişori carnivori, ce aparţin genului Cambusia din America de nord. După asanarea lacului Snagov, s'a făcut şi a lacului Scroviştea-Bălteni (de lângă Bucureşti). Despre *Marea Caraibilor* scrie d. prof. I. Simionescu. Se face o interesantă biografie a *profesorului G. Bratu* (1881—1941), de prof. P. Sergescu, autor al unui *Curs de analiză matematică,* al altui *Curs de Astronomie* şi *Cinci conferinţe de Astronomie.* Ni se descrie regimul urmat numai cu apă al unui ascet japonez, care trăeşte în munţii aflaţi între Coreea şi Manciuria. Această revistă încheie cu dări de seamă şi recenzii relative la cărţi şi reviste ştiinţifice.

● ROMÂNIA AERIANĂ, ultimul nr. dublu apărut, conţine o materie de specialitate bine scrisă din care citäm: instructivul articol *„Patologia aviaţiei",* de med. gl. dr. I. Bălănescu; *„Mermoz",* de Demostene Botez, eroul aerului de care s'a ocupat romancierul Kessel; interesantul studiu despre *„Motorul cu reacţie şi sborul interplanetar",* de Nicolae Vlăşceanu, ajunge la nişte concluziuni fantastice, precum: „dacă s'ar porni, depe pământ, un vehicul, căruia i s'ar imprima *viteza de 42.480 Km. pe oră,* cât e necesar pentru a se elibera de atracţia pământului, el s'ar putea topi din cauza frecării cu aerul, sau, dacă ar scăpa netopit, s'ar deforma în aşa măsură, încât ar fi imposibil să mai funcţioneze vreun motor care l-ar propulsa". Apoi: „Pentru o călătorie în spaţiul universal, către stele, ar fi nevoe — pentru a se învinge atracţia soarelui — de o viteză de peste *147.600 Km. pe oră".* Las pe cititori să cugete asupra acestor ţifre astronomice. Sunt de remarcat două portrete aviatice: inginerul *Egidio Garuffa* (italian) care s'a străduit în ani dearândul, să rezolve problema înlocuirii benzinii la motoarele de aviaţie cu ulei greu, ca la motoarele Diesel industriale şi marine; acest inginer a publicat aproape 30 volume în specialitatea sa tehnică; despre inventatorul *Louis Mouillard* (francez), autor al mai multor scrieri asupra zborului şi aerului, d. Lallius I. Popescu spune multe fapte interesante, între altele că a fost constructor care s'a ocupat de elicoptere, giroplane şi autogire, care n'au ajuns, nici până astăzi, la desăvârşire.

● PRO PATRIA se intitulează broşura misionarului cultural-creştin *Constantin Dănilă* (Din „biblioteca misionarului român" nr. 8) cu conferinţe şi versuri rostite în diferite centre din ţară, în decursul câtorva ani. Broşura e aprobată de M. St. M., secţia propagandei ((cu ordinul nr. 1700/1941). La finele cărţii e o listă de 37 titluri de conferinţe, ţinute de autor, din care numai o parte, din acestea, e publicată. Sunt şi autografe reproduse, date, autorului, de diferite mari personalităţi, obţinute în parcursul misionarismului său. Toate sunt interesante şi lăudabile. Reproducem textul cuvintelor marelui dascăl al neamului nostru Nicolae Iorga: *„O ţară se cunoaşte loc de loc şi om de om. Numai aşa, spt coaja de sus, adesea pretenţii fără valoare, afli comoara: valoarea fără pretenţii. D. Dănilă arată drumul studenţilor noştri, care nu trebue să ducă, supt pretext de studii, la preţuirea despreţuitoare a maicii noastre cel bune şi iertătoare: sfânta ţară românească".*

N. Iorga, 15 Noembrie 1929.

● Redacţia revistei noastre a primit următoarele publicaţiuni: A. B. C. *diario ilustrado de informacion general,* Madrid; GAZETA TRANSILVANIEI, anul 106, Braşov; SATUL, anul XIII, Bucureşti; MOLDOVA, anul V, Bacău, director prof. Const. Sturzu; GOSPODINA, tribuna feminină de cultură şi educaţie casnică, anul I, Bucureşti, directoare: d-na Gallia Tudor; VREMEA, anul XIV, Bucureşti, director: Vladimir Donescu; ROMÂNIA AERIANĂ, anul XVI, Bucureşti, e organul pentru problemele aeriene, de aviaţie, aerochimie şi radiodifuziune: NATURA, *revistă pentru răspândirea ştiinţei,* anul XXXI, Bucureşti; BULETIN INFORMATIV BILUNAR al CONSILIULUI SUPERIOR AL TRANSPORTURILOR ŞI TARIFELOR (minis. lucrărilor publice şi al comunicaţiilor), anul III, Bucureşti; BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI, organ oficial al bursei de efecte, acţiuni, schimb şi mărfuri, anul XIV, apare lunar, Bucureşti; BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI, Bucureşti, apare lunar, anul XIV; DACIA REDIVIVA ,revistă literară, lunară, Bucureşti, e în al II-lea an; MUNCITORUL ROMÂN, anul V, apare lunar, în Bucureşti, director: Pan M. Vizirescu; FĂT-FRUMOS, anul XVII Cernăuţi, director Leca Morariu; GAZETA MILITARĂ, anul IV, Bucureşti, director: general Virgil Economu; BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE AL ROMÂNIEI, anul I, Bucureşti; CURIERUL COOPERATOR, anul XV, Bucureşti, fondator; Ilie Gh. Marcu-Vutcani; CUVÂNTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI. Bucureşti; ROMÂNIA EROICĂ, anul VI, Bucureşti, director: Ion Colfescu-Delatura; BACĂUL, apare în Bacău, director: Ioan Nicolau; TRIBUNA, anul III, Braşov, director: Gavril Pop; ROMÂNIA MILITARĂ, fondată în 1864, Bucureşti, marele stat-major al armatei; PROGRESUL LITERAR, *cultural şi artistic,* anul VIII, Bucureşti, director: Vintilă Petrescu-Vrancea; LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ, anul IX, Bucureşti, director: colonel V. Chiru: ECOŇOMIA ROMÂNĂ, anul XXIV, apare lunar în Bucureşti, organul ministerului economiei naţionale; EUROPA NOUĂ, anul V, apare la Berlin, ediţie în limba română; TRIBUNA AVÂNTENILOR, anul VII, Bucureşti, director: general dr. V. Panaitescu.



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame omagiale.

De ziua anului nou conducerea Ligei Navale a trimis următoarele telegrame omagiale:

MAJESTĂŢII SALE REGELUI MIHAI I

In numele membrilor Ligei Navale Române respectos prezint Majestăţii Voastre de noul an, străvechea urare creştinească: să trăiţi Majestate mulţi şi fericiţi ani, într'o lungă şi glorioasă domnie.

Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române

M. S. REGELE MIHAI I
Palatul Regal
Loco

Cu ocazia noului an, marinarii români respectuos Vă urează Să Trăiţi La Mulţi Ani cu Sănătate.

Ministru Subsecretar de Stat al Marinei
Vice Amiral Adj. (ss) PĂIŞ

La care M. S. Regele a binevoit a răspunde:

D-lui AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei
Bucureşti

Mulţumesc din inimă.

(ss) MIHAI R.

D-lui AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
Loco

Mulţumesc din inimă tuturor membrilor Ligii Navale pentru frumoasele urări.

(ss) MIHAI R.

D-lui MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de onoare al Ligii Navale Române
Loco

Pe noul an şi de Ziua Numelui D-voastră membrii Ligii Navale Române vă roagă prin mine să primiţi expresiunea statornicilor lor sentimente de admiraţie şi devotament pentru toate înfăptuirile realizate sub însufleţita D-voastră conducere, iar brava noastră oştire, sub comandamentul de căpetenie al D-voastră, să ducă ţara şi neamul românesc la desăvârşita biruinţă.

Preşedinte,
Vice-amiral adjutant PĂIŞ

D-lui MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului

Marinarii români, asigurându-vă prin mine de întregul lor devotament şi spirit de sacrificiu, Vă roagă să primiţi cu prilejul zilei onomastice cele mai călduroase urări de sănătate, viaţă lungă şi isbândă în lupta ce duceţi pentru zidirea României de mâine.

Ministru Subsecretar de Stat pentru
Marină pe lângă M. A. N.
Vice Amiral Adj. (ss) N. PĂIŞ

D-lui VICE AMIRAL ADJ. N. PĂIŞ
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei
Bucureşti

Vă mulţumesc călduros şi vă trimit D-voastră, Domnule Vice-Amiral şi tuturor bravilor marinari, toată dragostea şi încrederea mea. Sunt cu tot sufletul lângă cei cari poartă cu mândrie drapelul ţării în lupta sfântă pe care o ducem pentru salvarea neamului şi credinţei străbune.

(ss) Mareşal Antonescu

D-lui MIHAIL ANTONESCU
Vice Preşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de onoare al Ligei Navale Române
Loco

In numele membrilor Ligei Navale Române rog primiţi de noul an cele mai călduroase urări de bine şi de sănătate dorindu-vă viaţă lungă pentru a putea contribui la realizarea nouei aşezări a României de mâine, cu o marină la înălţimea cerinţilor neamului românesc.

Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române

D-lui GENERAL PANTAZI
Ministrul Apărării Naţionale
Loco

Membrii Ligei Navale Române vă roagă să primiţi de noul an călduroase urări de bine şi sănătate pentru a sprijini mai departe marina şi viitoarele înfăptuiri marinăreşti.

Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române

D-lui VICE AMIRAL N. PĂIŞ
Subsecretar de Stat al Marinei
Bucureşti

Mulţumindu-vă călduros, vă rog să primiţi aceleaşi bune urări.

General de Divizie (ss) PANTAZI

COMANDAMENTUL MARINEI REGALE

Cu ocazia noului an, Comandandut, ofiţerii, maeştrii şi echipajele Marinei Regale urează Domnului Preşedinte şi domnilor membri ai Ligii Navale Române multă sănătate, mulţumire şi deplină reuşită în opera de răspândire în sânul Naţiunii Române a înţelegerii şi dragostei pentru mare şi marină.

Trebue ca în Marea Neagră — pe care mica noastră marină de azi şi-a înscris lupta, succesele şi jertfele — să domnească dreptul pe care ni-l dă istoria să fie puternică Forţa Maritimă care ni-l garantează şi să fie mare Flota de comerţ care-l slujeşte.

Comandantul Marinei Regale
C'Amiral, (ss) GEORGESCU ION

Cuvântul d-lui Amiral Adjutant N. Păiş ministrul marinei, adresat marinarilor cu ocazia Anului Nou

Iubiţi marinari,

In pragul anului 1943, mă adresez vouă, străjeri şi viteji luptători de pe întinsul apelor ţării şi vă urez din toată inima sănătate, spor la muncă şi biruinţă finală.

Azi, când ultima filă din calendarul anului 1942, se întoarce, să ne îndreptăm gândul către eroii marinei, cari, luptând cu îndârjire pe mare şi pe Dunăre şi-au dat obolul vieţii lor, pentru izbânda şi strălucirea scumpei noastre Patrii.

Memoria lor să rămână veşnic săpată în inimile noastre, ca o icoană sfântă, la care trebue să ne închinăm cu evlavie.

Gândul meu şi urările mele de bine se îndreaptă către voi, neînfricoşaţi marinari, cari, umăr la umăr cu vitejii marinari germani, luptaţi pe bordul navelor împotriva duşmanului comun, pentru întregirea hotarelor, pentru gloria Majestăţii Sale Regelui Mihai I şi pentru ca străduinţele şi jertfa de sine a Mareşalului Conducător să fie încununată cu laurii biruinţei.

Anul 1942 a fost un mare pas înainte către victoria finală. Aţi luptat, aţi atacat inamicul oriunde l-aţi găsit şi l-aţi învins.

Iubiţi marinari,

In anul 1943 nimic să nu stea în calea voastră în marea luptă a desrobirei.

In suflet cu dorul unei patrii mari şi pe veci unite, în mână cu oţelul distrugător al armelor voastre de bord, să loviţi duşmanul oriunde şi oricând, până la prăbuşirea lui definitivă.

Conştienţi că jertfele voastre vor fi recunoscute şi pe drept răsplătite de vitejii şi lealii noştri aliaţi, să mergeţi mereu înainte.

Pentru viaţa ţării, pentru veşnicia neamului, pentru întregirea patriei şi pentru apărarea căminurilor şi ogoarelor voastre, vă îndemn la luptă, tot mereu înainte.

Pentru pământul din care vă hrăniţi voi şi familiile voastre şi pentru apărarea mărei noastre scumpe, care pentru marinar este izvorul de viaţă şi de existenţă precum şi o a doua patrie, cu Dumnezeu înainte şi victoria va fi a voastră.

Conferinţele L. N. R.

Liga Navală şi-a deschis ciclul de conferinţe de toamnă la 1 Noembrie 1942 prin conferinţa d-lui Lt. comandor **Eugen Săvulescu,** care a vorbit despre: Războiul naval.

Au vorbit, apoi, pe rând, d-nii: prof. **G. Lefteriu** (15 Noembrie) despre: Călătoria primului vapor cu aburi pe Mediterana (1829); d. ing. **Cezar Cristea** (6 Decembrie) care a vorbit despre: Pădurea şi Marea; d. ing. Saegiu (20 Decembrie) despre: Aviaţia şi marina; d. general **Virgil Economu** (17 Ianuarie 1943) despre: Mărturiile unui candidat la marinărie; iar la 31 Ianuarie a vorbit d. c. amiral **Const. Negru** despre: Marea Mediterană şi civilizaţia.

La 14 Februarie a vorbit d. av. **Boroş** despre: Problema mediterană; la 28 Februarie, d. comandor **Ioan T.** despre: Comerţul şi marina.

In luna Martie vor vorbi d-nii: av. **Al. Bilciurescu** despre: Muzica şi marea, iar la 28 Martie d. Locot. **Ştefănescu,** doctor în drept, despre marina comercială.

Conferinţă la Ismail

In sala Căminului Cultural din localitate d. Apostol Culea, a vorbit despre: „Călătorii străini despre Românii dela Dunăre şi Mare".

La conferinţă a asistat P. S. S. Episcop Policarp al Ismailului şi Cetăţii Albe, cu numeroşi preoţi, d-l Prefect al judeţului, d-l comandant al Garnizoanei însoţit de ofiţeri din garnizoană, membrii din filiala L. N. R. Ismail, elevi, etc., care au urmărit frumoasa expunere prin care d-l Apostol Culea a scos în relief, în special, aşezarea Românilor în ţinuturile dinspre nordul Mării Negre.

După conferinţă, d-l Apostol Culea a fost felicitat şi i s'a mulţumit pentru deplasarea la Ismail.

Donaţii

In şedinţa comitetului de direcţie al centralei Ligii Navale Române, dela 5 Decembrie 1942, s'a luat act de donaţiunea d-lui **Kecegian Aram,** din Bucureşti, bulevardul Mareşal Averescu Nr. 18, membru al Ligii, prin oferirea a 46 cărţi pentru bibliotecă. Comitetul i-a mulţumit, la timp, printr'o adresă specială, şi pe calea publicităţii, prin presă şi radio, şi-i mulţumeşte şi prin revistele Ligii, pentru acest frumos gest de donaţiune de cărţi, spre a servi de îndemn şi altor membri.

D. Murgu Pavel

D. *Murgu Pavel,* funcţionar şi membru al filialei L. N. R. din Timişoara, adânc impresionat de vitejia marinarilor noştri a binevoit să doneze 100 exemplare din lucrarea D-sale „Calendarul Zorile Banatului" pe 1943 pentru marinarii de pe distrugătoare şi submarin.

Comitetul central i-a adus vii mulţumiri pentru nobilul D-sale gest .

Două expoziţii marinăreşti

Doi pictori marinari şi-au expus operele: D. **Comandor D. Stiubei** în sala Dalles, d. **I. Mândru** în sala ziarului „Universul".

Cel dintâi e nu numai marinar, dar şi consacrat pictor de marine: a ştiut să prindă mişcarea şi coloritul acestui capricios „model" care e marea veşnic frământată şi cochetă.

In lucrările expuse, talentatul nostru camarad evocă trecutul în „Portul Cetatea Albă pe timpul lui Ştefan cel Mare" şi „Galeră Domnească" (epoca C. Brâncoveanu), câteva vederi de pe litoral şi Dunăre. Războiul e redat în „Rendez-vous în larg cu submarinul", „Mărăşeşti spre casă", „Plecarea submarinului", „Distrugătorul". „Mircea" e prins în două lucrări.

Pe lângă marine, d. Comandor face încursii şi pe uscat, prin Bucureşti: „Sub zăpadă", „Bulevardul", „Cârciumioara", precum şi un portret.

In toate ca şi totdeauna vigurosul şi cunoscutul său talent reţine vizitatorul şi-l obligă a reveni. Nu e nevoe a insista: un pictor consacrat nu are nevoe de prea multe cuvinte de admiraţie, care ar fi sub nivelul celor expuse.

◆

D. **I. Mândru** expune nu mai puţin de 120 bucăţi, cu marine reuşite, peisaje, fructe. Caracteristice sunt capetele, mai toate de marinari, în care a reuşit să prindă sufletului marinarului: blândeţe, hotărâre, energie, agerime în privire, cerbicie. Redăm în parte părerile d-lui prof. G. Oprescu:

Ianuarie s'a semnalat şi de data aceasta prin numărul expoziţiilor de pictură. După cele spuse, ca un tribut al admiraţiei noastre, cu privire la asociaţia Arta, ne vom întoarce la un artist necunoscut până ieri, la I. Mândru, care expune în sala „Universul". Nu-l cunosc. E un marinar, se pare, şi portretul din mijlocul panoului său din expoziţie ar confirma aceasta. A venit la pictură, prin urmare, în urmă uneia din acele chemări, căreia nu i-a putut rezista. Vocaţia sau ceea ce subiectiv se înţelege prin această forţă lăuntrică ce ne împinge spre artă sau spre literatură.

La Mândru chemarea este reală. Ce-am văzut din expoziţia

BAILE EFORIEI

din B-dul Elisabeta 9

au fost de curând complect renovate, graţie harnicei administraţii care le conduce.

Dându-şi seama de importanţa acestor stabilimente, pentru sănătatea publică, noua administraţie a depus toată sârgui ţa spre a le face să funcţioneze în condiţiuni cât mai bune.

Administraţia Băilor Eforiei apreciind greutăţile unor categorii de salariaţi cari slujesc cu devotament statul, a înţeles să le creeze o serie de înlesniri în ce priveşte preţul băilor.

Astfel se bucură de o reducere de 30% la băile de aburi şi cade clasa I:

D-nii magistraţi din întreaga ţară, ofiţerii, medicii, avocaţii, preoţii, ziariştii, studenţii tuturor facultăţilor din ţară, românii refugiaţi, funcţionarii dela ministerul muncii, membrele Crucei Roşii, funcţionarii şi colaboratorii dela Patronaj, funcţionarii dela apărarea pasivă, funcţionarii Eforiei spitalelor civile şi membrii Ligei Navale Române.

Invalizilor de război şi orfanilor li se acordă băi în mod cu totul gratuit.

Faţă de această acţiune socială, atât de necesară în aceste vremuri, diferite instituţii publice, au adus călduroase mulţumiri nouei administraţii, care a reuşit să facă din Băile Eforiei un stabiliment de reală utilitate publică.

dânsului îndreptăţeşte cele mai bune speranţe. D-sa posedă ceea ce nici o sforţare şi nici o muncă, ori cât de perseverentă, nu-ţi poate da: talentul, darul înăscut.

Las la o parte portretele şi figurile, în care neexperienţa artistului nu poate fi negată. In această direcţie, spre a suprima aceste neajunsuri trebue îndreptată atenţia sa în viitor.

Totuşi şi aici se simte pictorul, omul condus de nevoia de a se exprima prin culoare, prin calitatea deosebită a materiei, căci în acest domeniu trebue căutată însuşirea de căpetenie a lui Mândru.

In tablouri de mici dimensiuni, într'o pastă groasă, abondentă, pusă cu cuţitul, în tonuri când puternice, când de o subtilitate cu adevărat impresionantă de la un începător, d-sa se exprimă cu o siguranţă uimitoare. Acorduri când fine, când viguroase, ca în cele mai multe din naturile moarte, o pastă preţioasă, cu sclipiri aurii, cu rozuri delicate, cu roşuri puternice ca nişte fanfare, ne întâmpină în mai toate. O dată mai mult avem impresia că ne găsim în faţa unui temperament de artist, care trebue urmărit şi încurajat.

Un botez în lumea marinarilor

In ziua de Duminică 13 Dec. a. c. Ofiţerii Deteşamentului Maritim Odessa, în frunte cu Dl. Comandor Bardescu Nicolae, au săvârşit o faptă creştinească, botezând o fetiţă de 3 ani.

Botezul a fost făcut din iniţiativa D-lui Comandor Bardescu N. a cărui activitate pe tărâm marinăresc şi creştinesc s'a remarcat în Odessa.

Slujba religioasă a fost oficiată de P. S. Guţă C-tin confesor al Garnizoanei.

Fina marinarilor, un îngeraş cu păr de aur, a primit numele de Lili, odată cu numeroase cadouri.

Această faptă creştinească dovedeşte încă odată faptele acestui războiu pe care noi îl ducem în serviciul creştinismului şi al dreptăţii nu ca cei ce au părăsit în fugă aceste meleaguri lăsându-i pradă foametei şi mizeriei, cum s'au dovedit în atâtea cazuri când ei ocupau o regiune masacrând până şi pruncul dela sânul mamei sale.

Au luat parte comandanţii a două distrugătoare Comandor Gherghel, Lt. C-dor Martac Al., Col. Vasiliu, domnii ofiţeri ai Detaşamentului în frunte cu Dl. Cpt. Ghezzo Eduard, Cpt. Comonescu, Dl. Cpt. Muşat I., Cpt. Ionescu D., Cpt. Sârbu Tiberiu, Lt. Ionescu Corneliu, Slt. Ionescu P., Slt. Ing. Grosu Viziru C. Oardă Mircea, Medicul Detaşamentului.

Această măreaţă serbare creştinească a luat sfârşit într'un cadru sobru şi camaraderesc servindu-se gustări şi închinându-se în sănătatea celei intrate în rândul creştinilor.

Traficul nostru maritim şi fluvial,

După datele centralizate de Direcţiunea marinei comerciale din Subsecretariatul de Stat al Marinei, traficul maritim şi fluvial românesc în primele şapte luni ale anului curent totalizează: 13,116.958 tone, din care cărăuşiei maritime îi revine numai 33.102 tone, iar celei fluviale 13.083.856 tone.

Comparativ cu perioada corespunzătore a anului precedent — când traficul românesc pe Dunăre şi Mare însuma laolaltă numai 6.412.106 tone — transporturile efectuate prin porturile româneşti maritime şi fluviale în epoca: Ianuarie-Iulie a. c. înregistrează remarcabilul spor de 6.704.852 tone, care revine aproape exclusiv cărăuşiei fluviale. In schimb, calea maritimă n'a fost folosită în cele şapte luni ale anului în curs decât de 33,102 tone, pe când în 1941 tonajul maritim utilizat s'a cifrat la 1.328.375 tone. Este adevărat însă că în primul trimestru din 1942 circulaţia maritimă a fost totalmente sistată.

(Excelsior)

† Amiralul Dan Zaharia

La 15 Ianuarie, la locuinţa sa din Capitală, str. Popa Tatu No. 18, s'a stins din viaţă în urma unui atac de cord, amiralul Dan Zaharia, una dintre cele mai proeminente figuri ale marinei de război.

După războiul Intregirii, la care a luat parte ca şef de Stat Major al marinei Regale, defunctul a demisionat din armată, dedicându-se politicii în care a militat şi activat exclusiv pentru binele public. Amiralul Dan Zaharia, moare în etate de 56 ani, răpit prematur vieţii, alor săi şi societăţii, la o vârstă când cu corectitudinea, putere de muncă şi energia care-l caracterizau, mai putea înfăptui multe.

Amiralul Dan Zaharia, s'a născut în anul 1887 la T. Severin. După absolvirea şcoalei primare şi a cursurilor secundare, el a intrat în Şcoala de marină dela Galaţi, unde făcând studii strălucite, a cucerit primul galon de sublocotenent. Dotat cu o putere de muncă rar întâlnită şi cu o vădită aplicaţie către studiile electrotechnice, câţiva anii mai târziu, obţinând un concediu şi ajutat de stat, tânărul ofiţer de marină a plecat la Paris, unde s'a înscris la Ecole superiéure d'électricité, pe care absolvind-o a obţinut titlul de inginer.

Intors în ţară şi reintrat efectiv în cadrele Marinei Regale, tânărul ofiţer-inginer a fost îmbarcat pe rând pe mai multe dintre navele noastre de război, fapt după care a trecut ca profesor la Şcoala Navală.

In timpul războiului Intregirii, amiralul Dan Zaharia a fost şeful de Stat Major al marinei Regale, calitate în care a colaborat strâns cu d. Mareşal Ion Antonescu, pe atunci colonel, şi şef al Statului Major al armatei de uscat.

Amiralul Dan Zaharia este inventatorul primului aparat t. f. f., aparat cu care s'a putut face legătura dintre armata noastră retrasă în Moldova şi armata aliată dela Salonic, comandată de generalul Sarrail. Acelaş aparat de t. f. f. a servit în timpul aceluiaşi război ca mijloc de legătură între comandamentul suprem şi armatele operative de pe frontul de vest. Acest post de t. f. f. se afla aşezat pe turnul Eiffel, care şi azi are un post de radio, bineînţeles mai modern.

Pentru însuşirele sale excepţionale ca ostaş şi inginer, amiralul Dan Zaharia a fost decorat cu Legiunea de onoare (de război), în gradul de ofiţer, „Croix de guerre", cu două citaţiuni, „Steaua României" şi „Coroana României" cu spade şi alte ordine române şi străine.

După ce-a demisionat din armată, amiralul Dan Zaharia, a fost ales deputat în mai multe legislaţii, ca membru al partidului naţional-ţărănesc.

In această ultimă calitate, defunctul a activat intens pentru binele public, neţinând niciodată seamă — datorită corectitudinii lui — nici de interesele sale personale şi nici de cele ale partidului.

El a creiat satul model Stoeneşti din judeţul Muscel, loc unde — potrivit dorinţei lui — a fost înmormântat.

D. **Pamfil Şeicaru,** directorul ziarului „Curentul", conturează astfel figura decedatului :

„Imi amintesc că în toamna anului 1941, după căderea Odesei, a venit să mă vadă. Bucuria victoriei româneşti era adumbrită de amintirea luptei lui zadarnice de a determina o politică românească a Mării Negre:

— „Ce admirabilă situaţie am fi avut dacă nu ne încăpăţânam să ignorăm problemele marinei noastre. Cu incomparabil mai puţine sacrificii am fi cucerit Odesa, dacă am fi avut o marină de război puternică. Şi ce admirabili marinari avem!".

O undă de tristeţe trecu prin ochii pururi râzători ai amiralului. Mi-a vorbit mult, cu lux de amănunte, despre bravura marinarilor, de actele de un curaj nebun al unităţilor noastre. Cita nume, Căuta să-mi valorifice cu explicaţii tehnice acţiunile excepţionale, îndrăzneala ofensivă a marinei noastre. Şi în răstimpuri, revenea, ca un refren de indescriptibilă tristeţe: „O! Dacă am fi avut o politică a Mării Negre, ce am fi putut face cu marinarii pe care îi avem de o rară pregătire tehnică şi de un curaj temerar!".

Dar acelaş temperament optimist înlătura concluziile deprimante şi a plecat încheind: „In orice caz, examenul a fost trecut în chip strălucit. Şi ce marină vom avea mâine! Acum au început să priceapă toţi cei cari îmi zâmbeau atunci când încercam să-i conving de necesitatea unei politici româneşti în Marea Neagră. Nici nu-ţi închipui ce înseamnă pentru o marină o tradiţie glorioasă. Şi începem s'o avem". Iar privirile îi erau luminate de silueta unităţilor marinei româneşti de mâine.

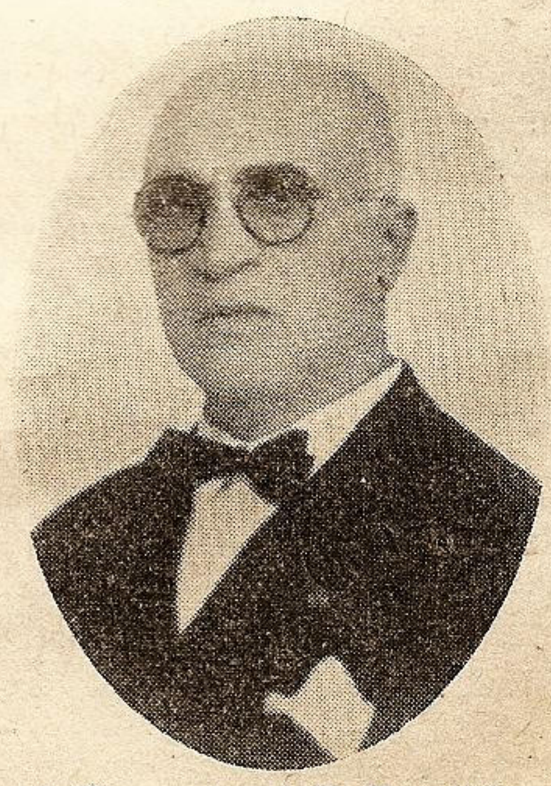
Aşa era amiralul Dan Zaharia, animatorul problemelor marinăreşti: nimic nu-i putea osteni entuziasmul, nimic nu-i putea încovoia convingerile".

† Comandorul Dumitru Dumitriu

Incă un lup de mare care părăseşte pământul cu necazurile lui şi marea cu valurile ei, pentru a trece în Oceanul Veşniciei! Se stinge în aceiaşi zi cu amiralul Eustatziu, căruia i-a fost secretar la breasla marinarilor din Galaţi, spre a-l ajuta la opera socială a acestor necunoscuţi luptători.

Comandorul Dumitrescu, — Tache pentru intimi, — a fost înzestrat de Dumnezeu cu o vie inteligenţă, şi cu o mare bunătate, care făcea să fie adorat de subalterni. L-am cunoscut pe „Mircea", căpitan, ofiţer cu manevrele. Eram numai sublocotenent şi admiram iuţeala, inima ce o puneau marinarii la executarea manevrelor, atunci când el comanda. Ii auzeam îndemnându-se între ei:

— „Acum, băeţi, comandă don căpitan Dumitriu al nostru!"



† Comandorul D. Dumitriu

Acest „al nostru" m'a impresionat atât de mult şi m'a urmărit.

Calităţile sale marinăreşti au făcut să fie ales de intemeetorul S. M. R.-ului, regretatul Amiralul Coandă, printre cei care merita a li se încredinţa comanda unui vapor, atunci când dregătorii nu aveau încă încredere în elementele naţionale.

La S. M. R. a devenit celebru, ducând fala neamului prin porturi străine. Imi reamintesc că la Alger, ani întregi se povestea că într'o zi furtunoasă nici un vapor n'a îndrăsnit să intre în port, — afară de vaporul românesc comandat de Dumitriu, care a reuşit să intre fără pilot!

In Biscaia a făcut în alt an o minunată salvare pe furtună a echipajului unei corăbii franceze. Armatorul i-a dăruit un sextant şi un binoclu şi l-a propus pentru „Legiunea de Onoare".

Şi câte altele nu s'ar putea povesti, care-l făcuseră vestit dela Istambul până la Roterdam!

Un talentat scriitor, cu numeroase şi gustate articole în re-

vista noastră. Nu ne îndoim că a lăsat multe altele nepublicate, care ar merita să vadă lumina zilei.

După ce a străbătut mări şi oceane, a ancorat definitiv la Galaţi, unde devenise un fel de contencios al marinarilor: toţi care aveau un păs, un necaz, veneau să-l consulte şi le da cel mai camaraderesc sfat sau sprijin. Făcea parte din comitetul L. N. R.,

In sfârşit, una din cele mai impunătoare figuri din marina noastră, care a întărit „spiritul Mircea" şi a făcut fala navigatorilor noştri.

MOŞ DELAMARE

† Căpitanul Gh. Isbăşescu.

„In ziua de 10 Noembrie ora 10 dimineaţa, a căzut ca un erou în luptele dela KLETSKAJA pe DON...".

Aşa începe adresa prin care unitatea din care făcea parte în ultimul timp Căpitanul Gheorghe Isbăşescu, anunţă familiei moartea camaradului nostru Căpitanul Gh. Isbăşescu, Gicuţă pentru intimi.

Cine a cunoscut pe **„Gicuţă"** nu se poate să nu fi fost adânc mâhnit de pierderea lui pentrucă era iubit de toţi, subalterni, camarazi şi şefi.

Era iubit pentrucă prin firea lui vioaie şi veselă, avea darul să descreţească frunţile răspândind în jur numai voioşie şi pentrucă prin entuziasmul său reuşea să învingă obstacolele care se iveau în calea acţiunilor sale.

Rareori natura a înzestrat cu atâtea însuşiri sufleteşti, intelectuale şi artistice pe cineva.

Căpitanul Gh. Isbăşescu era un admirabil camarad, inteligent, cultivat şi cu deosebite aplicaţii la literatură, muzică şi plastică în afară de cunoştinţele marinăreşti.

Camarazii îl doreau mereu alături, iar subalternii îl adorau.

Pe toţi ştia să-i apropie şi să le insufle dragoste de meserie împletită cu cel mai puternic sentiment patriotic.

Marina o iubea din toată fiinţa lui.

Absolvent strălucit al liceului militar din Chişinău, a intrat în Şcoala Navală în 1927, iar la 1 Iulie 1929 îmbracă sobra uniformă a lupilor de mare, cu gradul de sublocotenent.

Dela începutul carierii marinăreşti este îmbarcat la bordul distrugătorului „Mărăşti", apoi la vechiul bric „Mircea" şi pe toate navele care au servit ca navă-şcoală până la intrarea în serviciu a nouei navă-şcoală „Mircea", pe care îşi face ultima îmbarcare.

Deşi tânăr în grad, s'a remarcat ca un bun instructor şi a fost întrebuinţat mulţi ani în cadrele Şcoalei Navale ca ofiţer instructor şi profesor de manevre.

In acest timp a lucrat la întocmirea unui curs de manevre care să fie în primul rând la îndemâna elevilor Şcoalei Navale.

La realizarea acestui curs nu putea trece, însă, până ce nu umplea alt gol în rândul cursurilor; este vorba de fixarea nomenclaturei materialelor de manevre şi descrierea lor. In acest scop a întocmit şi tipărit într'o formă frumoasă, lucrarea „GREEMENT şi MATELOTAJ".

In acelaş timp aduna materialul pentru vastul curs de manevre din care a tipărit mai apoi numai două părţi, restul fiind încă neterminat şi rămas în manuscris.

După cotropirea Basarabiei de către bolşevici, a funcţionat în fruntea unei companii de observare pe litoral şi în Deltă în care timp s'a arătat bun gospodar, minunat instructor şi admirabil părinte pentru subalterni.

Atunci a scris „CARTICICA OBSERVATORULUI", o lucrare pentru instrucţia marinarilor din companiile de observare care a implinit un mare gol.

Războiul sfânt îl găseşte în Statul Major al Diviziei de Dunăre unde avea o activitate de albină.

Imprejurările au făcut ca firea lui svăpăiată ce-l făcea să nu se simtă la larg în funcţia de birou ce avea, să fie satisfăcută printr'o acţiune vitejească şi de mare îndrăsneală şi iată cum: Comandantul român era în căutarea unei soluţii grabnice şi uşor de rezolvat prin care să descopere ascunzătoarea şi să distrugă sau să alunge monitoarele sovietice care în zona dintre Reni şi Isaceea, acţiona contra trupelor noastre; deşi chestiunea nu era de resortul biroului condus de Cpt. Isbăşescu, acesta se oferă să întreprindă o acţiune după un plan al său şi într'adevăr cu câţiva oameni hotărâţi şi cu o ingenioasă improvizaţie de asalt, scotoceşte ascunzişurile bălţilor de pe malul Dunării şi reuşeşte să gonească din ascunzători şi să avarieze navele inamice.

Pentru această faptă îndrăsneaţă şi de mare iniţiativă a fost decorat cu ordinul „Steaua României" cu panglică de Virtute militară în gradul de cavaler.

Prin moartea Căpitanului Gheorghe Isbăşescu, promoţia IX-a de ofiţeri ai Şcoalei Navale înscrie pe al doilea erou căzut la datorie în apriga luptă contra inamicului dela Răsărit. **(Primul a fost Cpt. Nicolae Filip dispărut în valurile mării cu dragorul pe care era comandant, N. R.).**

Când un fiu al neamului nostru moare ca un erou, datoria celor rămaşi este să-i cinstească memoria. — Faptele lui să le scoatem la lumină pentru a fi un exemplu, un îndemn şi o hrană sufletească pentru urmaşi.

Noi marinarii nu putem să uităm ceeace Căpitanul Isbăşescu a realizat pentru Marină în scurta sa viaţă.

Ca ofiţer la bordul navei şcoală „Mircea" a întocmit împreună cu alţi ofiţeri şi a tipărit MANUALUL DE MANEVRE AL NMS. MIRCEA, iar ca o amintire nepieritoare a primei călătorii de instrucţie făcută de N. M. S. Mircea în vara anului 1939 în jurul Mediteranei, a tipărit într'o formă artistică, descrierea acestei călătorii însoţită de fotografii şi caricaturi făcute de el, reprezentând scene şi tipuri dela bord.

Avea o mare admiraţie pentru vestitul comandant german, contele Felix von Luchkner pentru isprăvile sale din timpul primului război mondial şi nu s'a lăsat până ce nu a tradus lucrarea acestuia intitulată „ULTIMUL CORSAR"; traducerea, însă, din cauza împrejurărilor nu a putut vedea lumina tiparului cu toată dorinţa lui fierbinte.

In afară de lucrările pomenite mai sus, a compus mai multe reviste muzicale în versuri pentru tradiţionalele serbări de 101 zile arătând minunate calităţi, intelectuale şi artistice. Ce frumoase clipe am petrecut toţi câţi am asistat la reuşita parodie „MADAME BUTERFLY" în care purta pe elevii Şcoalei Navale aşa cum visa şi el ca şi fiecare dintre ei, prin ţări exotice! Câtă gingăşie în vers şi fineţe în spiritele cu care înţepa pe câte unul din şefi!...

In orele libere se recreia făcând muzică (cânta la pian, vioară, acordeon, saxofon, chitară, violoncel) sau încrustând figurine artistice în lemn ori lucrând modele de ambarcaţiuni sportive reduse la scară.

Această ultimă preocupare a desvoltat-o la maximum construind un mare număr de modele de yachturi cu pânze, adevărate lucruri de artă, pe care le-a prezentat la Bucureşti în cadrul unei expoziţii; atunci Bucureştenii au avut prilejul să asiste la primul concurs de nave modele pe lacul din Parcul Carol.

Călătoriile pe mare îl pasionau.

Ca ofiţer instructor la bord nu pierdea nici un prilej de a eşi în mare cu barca sau vreun yacht pentru a-şi satisface o plăcere personală cât şi mai ales pentru a insufla şi celorlalţi participanţi mai tineri aceeaşi dragoste de mare.

Cea mai mare satisfacţie pe care a avut-o ca marinar, a fost ziua lansării yachtului „DRIS", propietatea şi munca de luni de zile a sa şi a camaradului său Căpitanul Drimba Gheorghe.

„Cum am construit pe DRIS? Greu de tot!" spune Cpt. Isbăşescu în articolul său O CORABIE ROMANEASCA IN MEDITERANA, scris după întoarcerea din călătoria făcută cu DRIS la Malta. — A trebuit ca zi de zi să economisească ban cu ban ca să înceapă construcţia yachtului. Dar nici cu o sumă de bani iniţial strânsă nu era rezolvată problema construirii yachtului. Materialul era greu de găsit.

„Numai cine a încercat asemenea lucruri ar putea să ştie ce

înseamnă a construi o barcă la noi în ţară unde şi cuiele de aramă a trebuit să ni le facem singuri".

Hotărât, cu un ideal dela care nu înţelegea să se abată sau să renunţe, cu încredere în puterile lui, a găsit şi banii şi materialul necesar construirii yachtului.

In vara anului 1938 în tovărăşia camarazilor Cpt. Drimba şi Locot. Ţurcan întreprinde cu DRIS mult aşteptata călătorie dela Constanţa la Malta şi înapoi, fapt găsit de el în modestia ce-l caracteriza fără nici un fel de importanţă căci spune el în articolul mai sus amintit:

„Important este un singur lucru: o barcă de construcţie românească, cu un echipaj român, a părăsit Marea Neagră pentru a purta pavilionul nostru spre alte orizonturi, navigând numai cu pânze".

Acesta era gândul Căpitanului Isbăşescu în greaua călătorie plină de peripeţii, de zile grele cu vânturi potrivnice, cu valuri furtunoase care-i ţineau adeseori zile întregi pe loc dar şi cu clipe de mari satisfacţii ca români şi ca marinari.

Dar **„...ziua de 10 Noembrie 1942 a fost o zi grea pentru „noi, grea prin luptele pe care le-am dus în acea zi, dar mai „grea prin pierderea a multora care ne erau dragi.**

„Cel mai iubit dintre toţi, Cpt. Gh. Isbăşescu a căzut în „această zi, pela orele 10, lovit de rafala unei arme automate „inamice, când pornise cu o parte din unitatea sa, într'un avânt „şi curaj neasemuit să cucerească poziţii luate de Ruşi în ziua „precedentă..."

Pentru Domnia Voastră este un frate, pentru mine este un ideal în viaţă, un drum pe care mi l-a trasat din prima zi a venirii lui: DRUMUL CINSTEI ŞI AL ONOAREI.

Caut în mine forţe pentru a privi lucrurile real şi făţiş, dar nu le găsesc.

Il simt mereu alături de mine cu sfatul şi dragostea şi nu mi-l poate smulge nimeni din sufletul meu..."

Acestea sunt rândurile unui ofiţer subaltern care era alături de el în ziua când a căzut pe câmpul de onoare ca un erou.

Ne dăm seama ce personalitate era Căpitanul Isbăşescu şi suntem convinşi că Marina a pierdut un element de mare valoare.

Nu ştiu unde-i este mormântul sau dacă a avut parte de un mormânt unde trupul lui să se odihnească pe veci, dar ştim că spiritul lui se găseşte printre noi.

Sufletul lui bun pluteşte printre soldaţii, elevii, camarazii şi prietenii săi mai strălucitor ca oricând.

Dumnezeu să-l odihnească în pace!

Cpt. Z. NEGULESCU şi Cpt. I. STOIAN

CRONICA SPORTIVA

Dela F. R. S. A.

Activitatea pe anul expirat şi programul pe 1943.

La 11 Decembrie 1942, în sala de consiliu a O. S. R., a avut loc o importantă şedinţă a F. R. S. A. sub preşedenţia d-lui vice-amiral Nicolae Păiş, **Ministru Marinei şi preşedinte de onoare al federaţiei.**

Cu această ocazie, d. lt. comandor Eugen Săvulescu, **preşedintele F. R. S. A., a făcut o dare de seamă asupra activităţii din anul 1942 şi raportul asupra programului de activitate pe anul 1942—1943.**

Au mai asistat: d. Prof. Ion Gheorghiu, Şeful Sportului Românesc, prof. Iliescu Brânceni, membru în consiliul de îndrumare O. S. A., preşe. Bogdan ,conducătorul înnotului, Robert Furnaraki, conducătorul velelor, ing. I. Berindei, conducătorul canotajului, d-na Felix Belizarie, secretara generală a F. R. S. A., av. Al. Fătulescu preşedintele regiunii Bucureşti, Alimăniţeanu, slt. asp. Cosma.

După ce d. lt. comandor E. Săvulescu a mulţumit călduros celor prezenţi, pentru interesul şi concursul ce-l dau sporturilor pe apă, propune să fie aleşi membri de onoare ai F. R. S. A., d-nii Alex. Neagu, ministrul finanţelor, prof. Iliescu Brânceni, Procopie Dumitrescu şi maior Mircea Bârzănescu.

Activitatea Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă a început în Maiu prin şcolile de ajutori instructori de înnot şi ,şcoala de iniţiere pentru canotaj, ambele ţinute la cabana F. R. S. A. pe lacul Floreasca, înnotul complect la strandul Bragadiru.

Instructorii cari au lucrat la aceste cursuri au fost recrutaţi, pentru înnot, dintre brevetaţii şcoalei „Sommer", iar la canotaj a fost folosit instructorul federal Ţerhati.

Instructorii au fost plătiţi de F. R. S. A.

La terminarea acestor cursuri, instructorii au fost repartizaţi în ţară la centrele de popularizare, ajutaţi fiind de ajutori instructori, absolvenţi ai cursului din Mai.

Centre de popularizare pentru înnot am avut cinci şi anume: la Arad, Timişoara, Iaşi, Craiova şi Suceava, iar pentru canotaj Arad şi Timişoara.

In Bucureşti, intructorii şi ajutorii de instructori au lucrat în cadrul Consiliului de Patronaj la taberile de vară pentru copii, învăţându-i înnotul la strandurile Obor, Ghencea, Str. Arad, **Tei şi Cerhati.**

F. R. S. A. a mai ţinut reuniuni de antrenament Duminicale pentru tineretul din Capitală, la strandul Obor.

Concursurile organizate de F. R. S. A. atât pentru înnot, canotaj şi caiac, s'au ţinut în Bucureşti şi provincie punându-se în competiţiune numeroase cupe.

Campionatele s'au ţinut numai regionale, atât la înnot cât şi la canotaj.

Comisia de Verde a ţinut concursuri şi campionate regionale de Yole, Campionate Naţionale de Yole Olimpice şi campionate inter-armate germană şi română, soldat cu victoria românească.

Pentru propagandă F. R. S. A., a aprobat clubului C. D. R. un turneu cu o echipă demonstrativă de înnot, echipa ce s'a deplasat la Sibiu, Râmnicul Vâlcea, Craiova şi T.-Severin.

Aceasta a fost, — foarte scurt, — activitatea Federaţiei de Sporturi pe Apă în anul 1942.

Din cele arătate asupra activităţii F. R. S. A. în anul 1941/42, s'a putut constata că s'au făcut mari eforturi pentru a se menţine sporturile pe apă la un nivel cât mai ridicat, atât în ce priveşte performanţele, cât şi sportul de propagandă.

Condiţiunile în care se va desfăşura anul sportiv 1942—43 se anunţă şi mai grele decât anul trecut. Nu ne facem nici o iluzie şi să nu-şi închipue nimeni că actualii conducători ai Sporturilor pe Apă nu-şi dau seama de marea sarcină ce le incumbă şi de puţinele mijloace ce le stau la dispoziţie.

Problema care se pune este următoarea:

1) Conducerea ţării şi a sporturilor, dându-şi seama de enorma importanţă a sporturilor pe apă, ne cere să formăm generaţii de înotători.

2) Sportivii cari au activat până acum în această ramură, ca şi tineretul care vrea să activeze, ne cer să le dăm posibilitatea să-şi practice sportul.

3) Prestigiul ţării cere să îmbunătăţim performanţele obţinute şi să pregătim elemente capabile să se măsoare cu străinătatea, atât în natatie cât şi în canotaj şi vele.

Pentru realizarea acestor trei mari imperative, de ce mijloace dispunem?

1). — Pentru natatie:

Material: La data actuală dispunem de 16 stranduri de înnot **din cari opt în Bucureşti şi opt în provincie.**

Personal: 2530 instructori formaţi, din cari nu putem conta pe mai mult de o treime, pentru a fi utilizaţi în cursul acestui an.

2). — **Pentru canotaj:**

Material: Există 11 cluburi în Bucureşti care au dotaţiune complectă şi 10 în provincie. In plus Federaţia posedă dotaţiunea fostelor cluburi evreieşti din Arad şi Timişoara, precum şi materialul cumpărat dela Salvamar.

Personal: In asociaţiile de canotaj există personalul necesar pentru formarea de instructori.

3). — **Pentru vele:**

Material: Există şase cluburi în Bucureşti care practică vele.
Personal: Suficient.

In concluziune, situaţia se prezintă astfel:
— precară în ce priveşte înotul;
— satisfăcătoare în ce priveşte canotajul;
— bună la vele.

Faţă de mijloacele băneşti pe care le-a avut Federaţia în anul trecut, credem că nu vom putea conta pe venituri care să justifice un program de construcţii în anul acesta. — In orice caz ne bizuim pe sprijinul pe care Ministerul Educaţiei Naţionale şi Subsecretariatul de Stat al Marinei vor binevoi să ni-l dea.

Astfel încât vom prezenta un program minimal necesar ca o bază de plecare pentru realizările în viitor.

Programul activităţii Federaţiei la înot.

Pentru cele 8 stranduri existente în Bucureşti sunt necesari 40 instructori.

Pentru cele 6 ştranduri din provincie sunt necesari 30 instructori.

In afară de aceasta, Federaţia contează că, prin sprijinul Subsecretariatului de Stat al Educaţiei Extraşcolare şi al autorităţilor administrative să poată obţine organizarea unor ştranduri de înot cel puţin câte unul în fiecare capitală de judeţ.

Aceasta înseamnă — socotind câte 2 instructori pentru fiecare localitate — încă circa 120 de instructori.

Socotind şi o rezervă de 10 la sută înseamnă că Federaţia trebue să poată conta, la începutul lunii Iunie 1943, pe circa 200 de instructori.

Recrutarea, adunarea, cazarea şi hrănirea acestor instructori pe timpul şcolii revine Federaţiei. — Fără a intra aici în amănunte de calcul, înseamnă ca bugetul Federaţiei să prevadă la acest capitol suma de lei 11.000.000.

Apreciind că fiecare instructor va putea forma la rândul său o medie de 120 elevi, urmează că cu această sumă, s'ar putea promova, până în Octombrie 1943, 24.000 înotători.

Activitatea asociaţiilor.

In afară de aceasta Federaţia contează pe sprijinul asociaţiilor sportive de canotaj şi vele afiliate. — Înţelegând spiritul vremurilor şi nevoile pe care le are ţara, suntem convinşi că aceste asociaţii vor accepta de a deschide uşile unui număr de tineri proporţional cu mijloacele fiecăreia, oferind gratuit şi instructorii de înot.

Contăm pe 20 asociaţii care vor accepta această binevoitoare contribuţie şi la 60 numărul tinerilor cari vor putea fi formaţi — în 3 luni — de fiecare asociaţie, — înseamnă încă 1.200 tineri, care ridică totalul previzibil de înotători pentru această sesiune la 25.200.

Activitatea organelor de Stat

Faţă de nevoile tineretului din România, aceste rezultate sunt un minimum. — Numai în Bucureşti se apreciază la 150.000 numărul tinerilor între 17—20 ani.

Astfel încât pentru rezolvarea radicală a problemei înnotului trebuesc luate soluţiuni eroice.

Deşi termenul pare pretenţios, totuşi nu cerem imposibilul. — Propunerile noastre vor ţine continuu seama de realităţi.

1) Credem posibil, realizabil şi necesar ca în fiecare capitală de judeţ, să se construiască câte un bazin de înnot, cu mijloacele autorităţilor administrative locale (Prefecturi, primării). — Dacă s'ar face un apel către aceste autorităţi avem convingerea că toate ar răspunde şi circa 30 la sută ar reuşi să realizeze. Aceasta înseamnă că, într'un an de zile am putea conta pe 20 bazine de înot în capitalele de judeţe. — In parte cheltuelile de investiţie ar putea fi amortizate prin încasările ulterioare.

Costul aproximativ al unui bazin de tip popular este de circa 4 milioane lei, la preţul de azi.

Socotind însă diferitele facilităţi, în terenuri, material şi mâna de lucru pe care le pot avea aceste autorităţi, credem posibil să se obţină construcţii pe preţuri mai mici.

2. Inotul obligatoriu în şcolile normale.

S'ar putea crea astfel un corp de învăţători capabili să instruiască sute de mii de tineri în câţiva ani. — Federaţia şi-ar lua obligaţiunea de a trimite specialişti care să complecteze instrucţia nautică a promoţiei care urmează să absolve cursurile anul acesta (organizări de stranduri, regulamente, etc.).

Aceşti învăţători vor putea organiza ştranduri în toate localităţile rurale posedând cursuri de apă.

Prin ei se va putea introduce obligativitatea înotului în şcoli.

3) Strandurile din Bucureşti şi provincie să fie obligate a pune în mod gratuit dimineaţa instalaţiunile la dispoziţia Federaţiei pentru instrucţia de înot a copiilor săraci şcolari şi extra şcolari.

Membri Federaţiei de sporturi pe apă să aibă acces la stranduri cu un preţ de intrare maximal (20 lei).

4) Construcţia unui bazin de înot acoperit, de dimensiuni olimpice, care să nu fie rezervat exclusiv pentru o categorie minoră de participanţi, ci să fie pus la dispoziţia FRSA pentru formarea instructorilor şi a tineretului. Costul unei asemenea lucrări s'ar ridica la circa 200.000.000 lei, după evaluări făcute în 1940. — Totuşi s'ar putea obţine reduceri prin acordarea unor anumite avantaje de către autorităţile şi instituţiile interesate în sport. — In acest an s'ar putea obţine introducerea în bugetele respective a sumelor necesare pentru această realizare.

Acest program al înotului pentru anul 1942 — 1943, constitue un minim, sub nivelul căreia nu se poate considera un început de dezvoltare corespunzător nevoilor ţării.

II. — Canotajul.

Chestiunea canotajului este ceva mai uşoară pentru acest an, întrucât, în această ramură, atât Federaţia cât şi asociaţiile posedă o oarecare zestre materială.

Va fi necesar să ia fiinţă şi aici o şcoală de instructori în lunile Mai—Iunie, pe lacul Floreasca, condusă de un antrenor din ţară sau străinătate.

Pentru acest capitol Federaţia trebue să prevadă un fond de 500.000 lei.

O ramură foarte activă a canotajului şi care merită toată atenţiunea forurilor superioare, pentru că pare menită a se desvolta uşor în marele public, este caiacul. In acelaş timp această ambarcaţiune se pretează în mod deosebit pentru turism. — Se vor organiza deci câteva scoborâri de râuri şi deplasări de propagandă prin oraşele cu acces la cursuri de apă.

Pentru a se putea păstra materialul, a se putea organiza campionatele naţionale şi şcolile de instructori, este necesar să se construiască un garaj de bărci pe lângă pavilionul Federaţiei de pe malul lacului Floreasca. — Planurile acestui garaj sunt deja făcute, realizarea lor este o chestiune de fonduri.

III. — Vele.

In sfârşit, din punct de vedere al velelor, programul F. R. S. A. va urmări o desvoltare propagandistică mult mai mare. — Până acum s'au făcut competiţiuni frumoase la vele, dar nu au fost

îndeajuns cunoscute de public.

Nădăjduim să obţinem şi să uşurăm asociaţiilor concursuri şi deplasări mai uşoare şi care se vor bucura de o presă mai bogată.

IV. — Propaganda.

Un capitol fundamental al desvoltării sporturilor pe apă este propaganda, pe care Federaţia o preconizează pe mai multe căi:

1) Presă.
2) Conferinţă şi radio.
3) Demonstraţii nautice.
4) Cinematograf.
5) Broşuri.
6) Nave—modelism.

Sporturile pe apă sunt prea puţin cunoscute de public şi nu se poate stimula zelul decât amintindu-i-se existenţa lor şi punându-le la fiecare pas exemple la îndemână.

Federaţia îşi propune să studieze şi să desvolte fiecare din mijloacele de propagandă arătate mai sus. — Se va da o atenţiune specială nave — modelismului pentru a cărui desvoltare se vor forma ateliere în şcoli, după modelul celui existent la Federaţie şi care va fi pus în curând în funcţiune.

V. — Organizarea.

Pentru realizarea unor sarcini atât de importante Federaţia de Sporturi pe Apă a făcut apel la persoanele cele mai calificate.

S'a împărţit Federaţia în 3 secţiuni, fiecare secţiune corespunzând unei ramuri din sport, cuprinzând câte un vice-preşedinte şi o comisiune specială (înot, canotaj şi vele).

Federaţia are astăzi în cuprinsul ţării, ca organe de execuţiune, 3 regiuni (Bucureşti, Arad şi Timişoara) şi îşi propune să complecteze organizarea în toate celelalte regiuni ale ţării.

După ce, cei de faţă au aprobat în unanimitate cele expuse de d. Lt, C-dor Eugen Săvulescu, aducând elogii asupra felului cum a întocmit proectul de buget, d. vice amiral adj. **Nicolae Păiş** a luat cuvântul spunând printre altele:

„Domnilor, programele şi proectele expuse pe hârtie or fi ele bune, însă fără bani şi activitate intensă nu putem trece la fapte.

In primul rând, după cum am mai spus, ne trebuiesc bani şi iar bani, a căror strângere e foarte grea în timpurile de azi. (Asta însă nu trebue să ne descurajeze ci să ne înverşuneze, pentruca umăr în umăr, în efort comun, să facem ca sporturile de apă să fie cât mai bine difuzate în rândul poporului.

Eu sunt primul care mă înrolez în această muncă de mare interes naţional, — cred însă că şi cei de faţă mă vor urma — şi nu mă voi da înapoi nici chiar atunci când ţelul va fi atins.

E destul de înrădăcinată credinţa la noi ca acei care fac sport să aibă totul la dispoziţie şi gratuit.

Nu numai cu bani ci şi cu sufletul trebue să facem şi să ajutăm sportul".

Ca încheiere, d. ing. **I. Berindei,** conducătorul canotajului, a prezentat câteva filme în culori, foarte reuşite, având ca subiect sporturile pe apă, pentru care a fost viu felicitat.

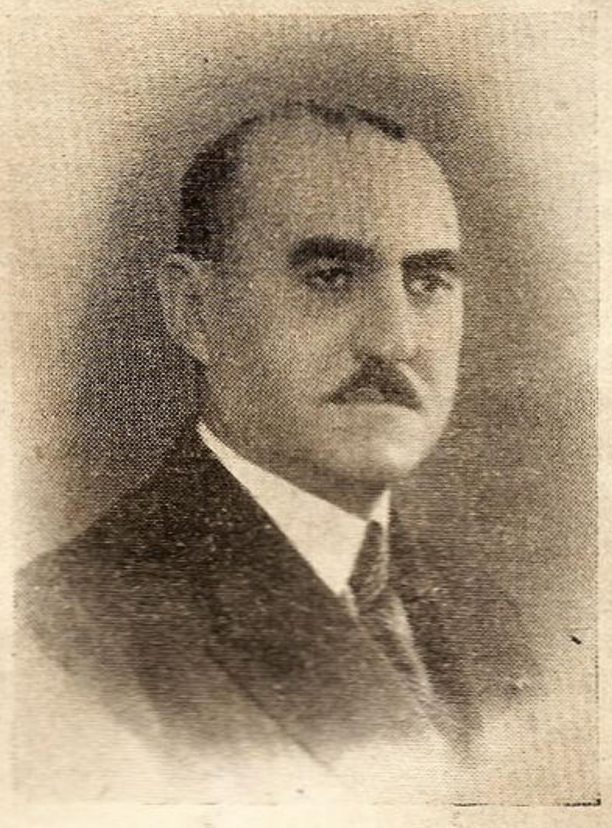
FLORIN BRATAN
(Gazeta Sporturilor)

O răsplată şi o încununare a luptei pentru propăşirea sportului nautic

Spiritul marinăresc, uitat aproape în hrisovele marinarilor, a luat în timpul celor doi ani de războiu, datorită vitejiei fără pereche a Marinei Regale Române, un avânt din ce în ce mai însufleţit, creind peste valurile mării şi undele Dunării, un cântec de marinar, ce străbate până în oraşele capitale ale ţării, tulburând lacurile şi heleşteele.

Dintre cluburile care au dus flamura perseverenţei pe catargele yolelor şi pe ramele caiacelor şi gigurilor a fost totdeauna la postul de luptă şi onoare, Clubul Nautic **„Dor de Ducă".** Pus sub auspicele d-lui Vice-Amiral Nicolae Păiş, Ministrul Marinei în calitate de Preşedinte de onoare şi condus de d-l **Henry August,** preşedinte activ, clubul nautic „Dor de Ducă" şi-a serbat intr'un cadru festiv, cele două deceni de existenţă, în prezenţa d-lui Vice-Amiral Nicolae Păiş, Ministrul Marinei şi a d-lui Prof. Ion Gheorghiu, Şeful Sportului Român.

La această frumoasă „vârstă" de activitate sportivă şi de propagandă naţională pe tărâmul sportului nautic, Ministrul Propagandei, prin consilierul sportiv al acestui departament, a înmânat d-lui Henry August, Preşedintele activ al clubului nautic „Dor de Ducă", în sensul simbolic al luptei sbuciumului şi a muncei nepre-



D. Henri August, preşedintele asoc. „Dor de Ducă"

cupeţite dusă de asociaţia „Dor de Ducă", o frumoasă plachetă, ca un semn al omagiului adus celor ce poartă flamura spiritului marinăresc peste undele apelor româneşti şi peste sufletul poporului român.

Liga Navală Română, care duce stindardul gloriei maritime prin toate vitregiile vremurilor grele ale istoriei naţiunei române, priveşte această omagiere, ca un semn al viitorului marinăresc al poporului român, pentru care Liga Navală Română, luptă fără preget pentru a desăvârşii, ceiace cluburile nautice creiază, educaţia marinărească a poporului român, creiarea spiritului măreţ şi poetic al marinarului şi creiarea unui numeros parc de ambarcaţiuni, care să fie într'adevăr a „treia marină a ţării" aşa cum o denumeşte d-l Vice-Amiral Niculae Păiş, Ministrul Marinei.

Lt. PAUL EPUREANU

Deschiderea cursurilor de instructori pentru sporturile nautice la A.N.E.F.

Ministerul Culturii Naţionale şi al Cultelor apreciind importanţa ce o au sporturile nautice pentru ţară a dispus înfiinţarea pe lângă A. N. E. F. a unei secţii de instructori pentru Sporturi nautice.

Subsecretariatul de Stat al Marinei, prin d. vice amiral adj. N. Păiş a acordat un larg sprijin bunei funcţionări a acestei secţii punând la dispoziţia A. N. E. F. profesorii şi materialul necesar.

Deschiderea cursurilor a avut loc în ziua de 9 Decembrie, ora 17 în prezenţa d-lui director al A. N. E. F.

Dăm mai jos cuvântul de deschidere rostit de d. căpitan **Ioan Stoian** din marină, cu această ocazie:

Propunerea Academiei Naţionale de Educaţie Fizică făcută Subsecretariatului de Stat al Marinei de a introduce în programul ei cursuri speciale pentru formarea de „instructori pentru sporturile nautice", a găsit în domnul vice amiral adj. N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al Marinei, o largă înţelegere.

Subsecretariatul de Stat al Marinei încurajează şi subvenţio-

neză toate sporturile nautice şi nu pierde niciodată ocazia de a face apeluri călduroase tineretului ţării să-şi îndrepte privirile către apele ei frumoase şi să îmbrăţişeze sporturile nautice cu toată căldura.

Pentru marină creiarea acestei secţii — pornită din iniţiativa Academiei Naţionale de Educaţie Fizică — este foarte promiţătoare, dovedindu-i tot interesul pentru ape care începe să prindă rădăcini bune în ţara noastră.

In această secţie avem o deosebită speranţă şi încredere că va forma în primul rând buni instructori pentru sporturile nautice, şi în al doilea rând aceşti instructori apreciind importanţa sporturilor nautice, prin activitatea ce o va desvolta în viitor, va şti să apropie tineretul către ape.

Acest tineret va fi învăţat să iubească apa, să-i cunoască frumuseţile şi plăcerile ce i le poate procura, iar cei care vor activa pe ea, vor forma a treia flotă a ţării, din care marina îşi va recruta personalul necesar, obişnuit astfel cu apa.

Voi expune în câteva cuvinte punctul din care am plecat şi care ne-a călăuzit în stabilirea programului ce-l vom face:

1. A vă da cunoştinţe teoretice elementare de specialitate marinărească necesare cunoaşterii, întrebuinţării şi întreţinerii materialului marinăresc folosit în sporturile nautice, adică:

— Cunoştinţe de manevre.
— Cunoştinţe de navigaţie.
— Regulamente pentru înlăturarea abordajelor.
— Regulamentul regatelor cu vele
— Motoare întrebuinţate la ambarcaţiuni
— Elemente de arhitectură navală.

2. A vă da cunoştinţe generale de geografie maritimă şi fluvială (ale apelor noastre şi a celor învecinate), istorie maritimă, drept internaţional şi meteorologie.

3. In perioada de vară am înscris în program o instrucţie practică, care va fi cea mai fructuoasă, pentru că aici veţi lua contactul strâns cu materialul şi apa.

4. In sfârşit pentru desăvârşirea cunoştinţelor am prevăzut în primii trei ani câte o călătorie de instrucţie cu vasele marinei.

In anul I şi II pe Dunăre de 7 zile.

In anul III pe Marea Neagră şi Marea Egee de 15 zile.

Subsecretariatul de Stat al Marinei va căuta să înscrie în bugetul lui începând din anul 1943—44 o subvenţie din care să suporte costul acestor călătorii.

Aceasta ar fi în linii generale programul ce ne-am propus a vi-l desvolta.

8000 de copii înnotători datorită sprijinului Consiliului de Patronaj

Problemele de educaţie fizică prin sport şi jocuri au ocupat în anii din urmă un loc de primul ordin în conducerea şi educaţia tineretului nostru, viitorii oameni ai frânelor de directive, pentru ridicarea poporului român, şi viitorii Dorobanţi şi Grăniceri ai hotarelor noastre. Strădania celor ce nu şi-au precupeţit nici timpul, nici munca, nici odihna, s'a dovedit însă de minimă eficacitate datorită faptului că sprijinul material era aproape inexistent pentru sportul natatiei, umplând golurile altor sporturi mai comerciale şi mai spectaculoase. In anul 1942, însă Preşedintele Federaţiei sporturilor pe apă, d. maior Mircea Bârzănescu, sprijinit de d-nii Catina, Teo Krantz, Paul Stroescu şi de concursul neprecupeţit al Ligei Navale Române, face Consiliului de Patronaj de sabt preşedinţia doamnei Mareşal Maria I. Antonescu, un raport arătând ajutorul nepreţuit al Consiliului pentru educaţia nautică a copiilor dacă pe lângă taberile de vară, de la Obor, Tei, Ghencea etc., etc., vor lucra şi instructorii de înnot desemnaţi de Federaţia sporturilor de apă. Ideia d-lui Maior Mircea Bârzănescu, prinde teren şi Consiliul de Patronaj acceptă propunerea instructorilor de înot.

Tineri şi entuziaşti instructorii pornesc la luptă atât cei din Bucureşti cât şi cei trimeşi din provincie, şi rezultatele sunt dintre cele mai fericite, aşa că la finele lunei August 1942 circa 8000 de copii au deprins înnotul, dintre cari unii au luat chiar parte la concursurile de natatie, reuşind timpuri extraordinare, cum a fost cazul înnotătorului copil — Marinel Gh. — dela Liga Navală Română — care a reuşit frumoasa performanţă de — 38 secunde pe distanţa de 50 m. înnot liber. Este munca şi perseverenţa instructorilor, dar şi meritul sprijinului dat de către Consiliul de Patronaj. Subt razele purificate ale soarelui în zbenguiala copilăriei pe nisipul solarelor din taberile de vară şi în bălăceala nevinovată din undele apei, cei 8.000 de copii, s'au desvoltat trupeşte şi şi-au educat sufletul în disciplină şi jocuri înnot şi concursuri literare şi desen marin. Căci Liga Navală Română, din locul ei retras, a fost totdeauna lângă Consiliul de Patronaj, complectând prin concursuri marinăreşti, educaţia nautică a copiilor, începută atât de fericit sub Preşedinţia d-nei Maria Mareşal I. Antonescu.

Pentru viitorul ţărei Româneşti, care va fi prin „Victorie", o ţară a Mării Negre, educaţia marinărească este un ce de prim ordin pentru tineretul şi copiii de azi. Anul 1942 a fost începutul unei epoci, în care Consiliul de Patronaj, Liga Navală Română şi Federaţia sporturilor de apă, au pus bazele cu „mână bună" educaţiei marinăreşti a Neamului Românesc. Cu pasul drept al începutului, şi cu toată încrederea celor trei componenţi ai educaţiei tineretului şi copiilor în spiritul marinăresc, prevedem pentru anul 1943, o epocă de desăvârşită încununare a luptei pentru cauza tineretului şi a copiilor, pe ogorul sportului nautic.

Locot. P. E.

Sportul pe apă şi tineretul

Dl. Lt. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei Sporturilor de apă, într'un articol publicat în Gazeta Sporturilor, precizează că, înnotul şi canotajul, sunt cele mai vechi sporturi, aducând argumentaţia că omul a „mers în apă şi pe apă" înainte de a cunoaşte balonul rotund sau oval. In acelaş timp sporturile pe apă sunt universale, căci nu există naţiune, care să nu le practice, chiar fără a cunoaşte, ruigbby-ul sau fot-bal-ul.

Lipsa de desvoltare a sporturilor de apă la români ar fi lipsa de perseverenţă şi libertatea prea desconcentrată a canalizărei efortului, pe care sporturile nautice o cer disciplinată.

Rolul F. R. S. A. este de a face pe tineri să cunoască avantajele practicărei sporturilor de apă şi că nu se poate considera complect educat fiziceşte, dăcă nu ştie să înnoate.

Innotul, continuă d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, este cel mai complect dintre toate sporturile, In el lucrează toţi muşchii şi întreg organismul se desvoltă armonios. E o datorie faţă de noi înşine de a căuta să fim desăvârşiţi ca structură fizică externă, dat fiind că echilibrul fizic extern este egal cu echilibrul fizic intern.

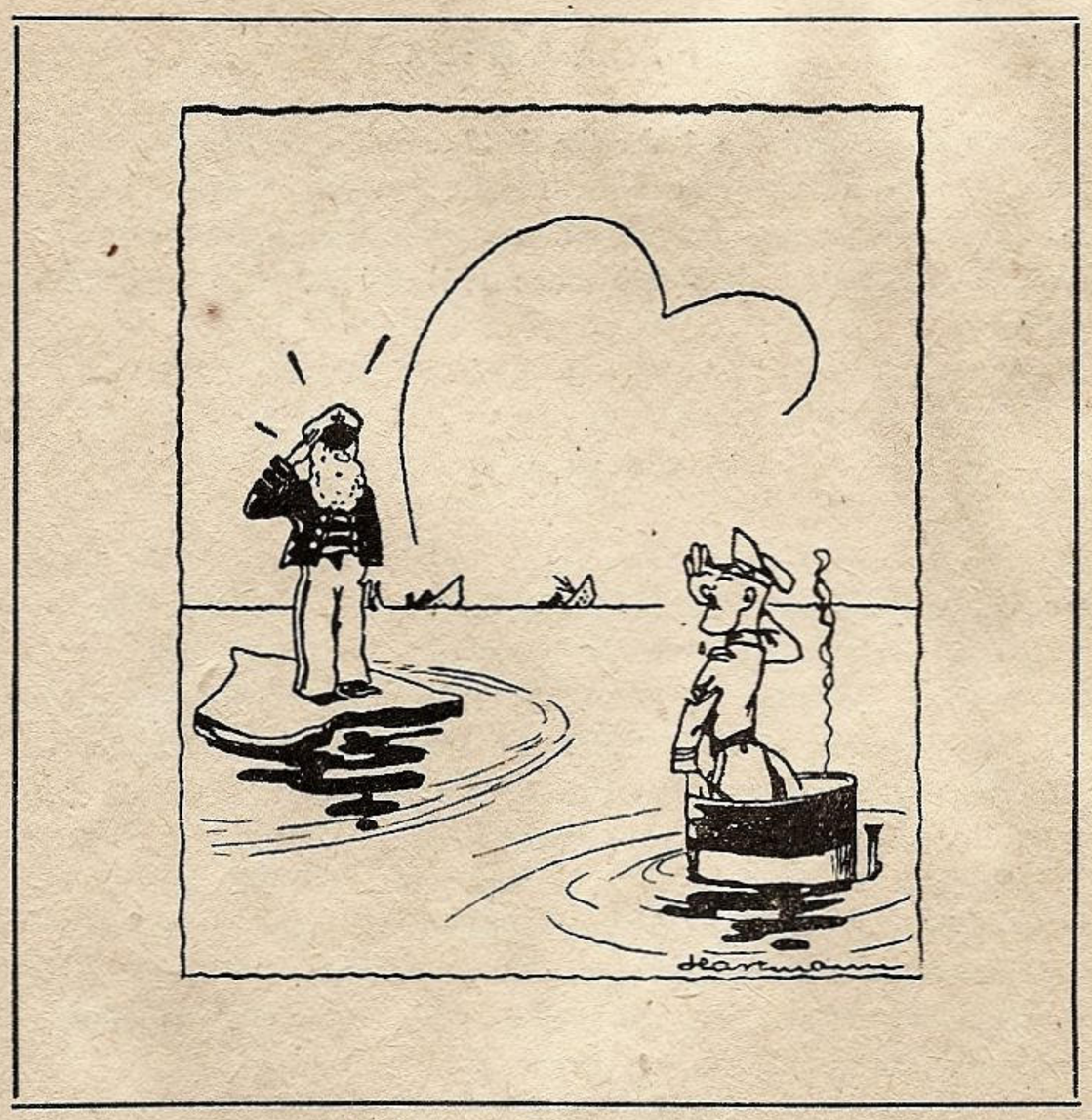
Problema înnotului, spune mai departe d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, nu se va rezolva decât atunci când educaţia tineretului va îmbrăţişa în ansamblul ei: şcoala şi sportul să meargă mână în mână, pentru a desăvârşi educaţia tineretului. Mintea şi trupul să fie conduse împreună cu aceiaşi grije, cu acelaş program, şi cu un personal selecţionat. Tineretul nu trebueşte lăsat la voia întâmplărei. Căci tineretul în neştiinţa lui practică orice sport care nu se potriveşte aptitudinelor lui. Dacă Naţiunea are întradevăr grije de fiii ei pentru educaţia lui fizică şi intelectuală trebueşte să se ocupe în egală măsură de minte ca şi de fizic. Şcoala să aibă nu numai săli de clasă, dar şi terenuri de sport.

Liga Navală Română va fi ca întotdeauna alături de d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, ajutându-l să ducă la bun sfârşit, începutul nouei epoce pentru răspândirea înnotului şi a canotajului în marea masă a tineretului român.

Locot. P. E.

Un concurs de înnot... iarna

Continuitatea în antrenament şi difuzarea natatiei în sportul românesc, a suferit ani îndelungaţi prin ruperea definitivă a legăturilor dintre înnotători şi apă, între lunile Octombrie—Iunie.



— Aci căpitanul Jonson, al cărui vas a fost scufundat de un submarin german.

— Aci comandor Lory, al cărui distrugător trebuia să te apere!

Era deci mai mult ca 2/3 dintr'un an o inactivitate pentru sportul natației, ceiace se putea spune că aproape se şi uitau cele câteva zile de înnot care mai deştepta oarecum „marele public" din nepăsarea lui aquatică. Iată că în această iarnă d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Sporturilor de Apă, luând legătură cu „Universitatea Sibiu", a dat suma de lei 25.000, pentru amenajarea bazinului acoperit din localitate, cu obligaţiunea ca în termen de 40 de zile, ceiace ar veni cam pe la jumătatea lunei Februarie a. c. să organizeze un concurs de înnot cu elementele necesare, la cari vor fi prezenţi şi delegaţii F.R.S.A. Ani dearândul, s'a luptat pentru a se creiu în centrele mari sportive, bazinuri închise cu apă temperată, pentru a se putea face o continuitate în mişcarea natației, a propagandei şi a ţine treaz opinia publică, aducându-i-se aminte că viaţa omului este nu numai terestră ci şi... aquatică, şi că mersul are două sensuri: vertical pe pământ şi orizontal în apă. Căci înnotul nu este alteeva decât „un mers prin apă". Liga Navală Română, felicită pe d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F.R.S.A., pentru iniţiativa d-sale, în a ţine nesfârşită candela umilă a natației, unica undiţă din care copiii şi teneretul se confundă cu apa şi implicit cu marina. Micii „broscoi", de apă dulce, vor deveni marinarii de pe valurile sărate ale Mării Negre, sau în cel mai mic grad, „prietenii Mării şi ai Marinei Române". Gestul d-lui Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F.R.S.A. se ridică până la omagiu Eroilor Marinei Militare din războiul Sfânt al Neamului Românesc, care merită un suprem efort din partea tuturor, pentru a nu le micşora gloria lor.

Locot. P. E.

Tabere de vară pentru juniori.

Oficiul sportului românesc a luat iniţiativa de a organiza în cursul vacanţei de vară o serie de tabere pentru juniori după specialităţi şi anume: de footbal, natație, scrimă, canotaj, basket-ball, atletism, etc. care va cuprinde un număr de aproximativ 3000 de juniori. Cum înnotul este prea puţin introdus în masa tineretului suntem de părere, ca taberile să se facă pe cursuri de ape sau în apropierea lor, astfel ca, după şedinţele cursurilor de specialitate, atleţii să facă o oră de înnot, şi dacă se poate şi canotaj. Liga Navală Română, va da concursul ei acestor tabere, căutând să desăvârşească educaţia marinărească a tineretului strâns în tabere, prin concursuri literare şi de desen şi prin distribuirea gratuită a publicaţiilor ei. Marina României de mâine, va trebui să găsească un tineret bine pregătit pentru a duce mai departe flamura eroismului marinarilor de azi.

Locot. P. E.

Comisiile F. R. S. A.

In cursul unei şedinţe a Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă s'au complectat comisiile ce depind de F. R. S. A., cu următorii membrii:

La vele: d-l Lt.-Comandor Alex. Bercea.

La canotaj: d-nii: Inginer Oroveanu şi Tiberiu Arsenovici.

La înnot: d-nii: dr. Aurel Siligeanu şi Robert Heitasch.

Instructori germani pentru cursurile de înnot

La şedinţele Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă, s'a decis angajarea a doi instructori germani pentru cursurile de înnot şi canotaj. Această hotărîre s'a luat de către d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. S. A., în urma consfătuirilor avute cu d-l Horia Bogdan, Preşedintele Comisiei de înnot, d-l Inginer Robert Fournaraki, Preşedintele Comisiei de Vele, d-l Inginer Ion Berindei, Preşedintele Comisiei de Canotaj şi d-l Avocat Alex. Fătulescu, Preşedintele regiunei Bucureşti. La consfătuire au mai luat parte şi d-nele F. Belizarie, Secretara Federaţiei şi d-l C. Alimăniştean.

S'a desbătut chestiunea întrebuinţărei a 50 de maeştrii de marină pentru a complecta cadrele de instructori ai F. R. S. A. Se va continua cu şcoalele de înnot pentru copiii din capitală şi provincie cu binevoitorul concurs al Consiliului de Patronaj, de sub Preşedinţia d-nei Maria Mareşal Antonescu.

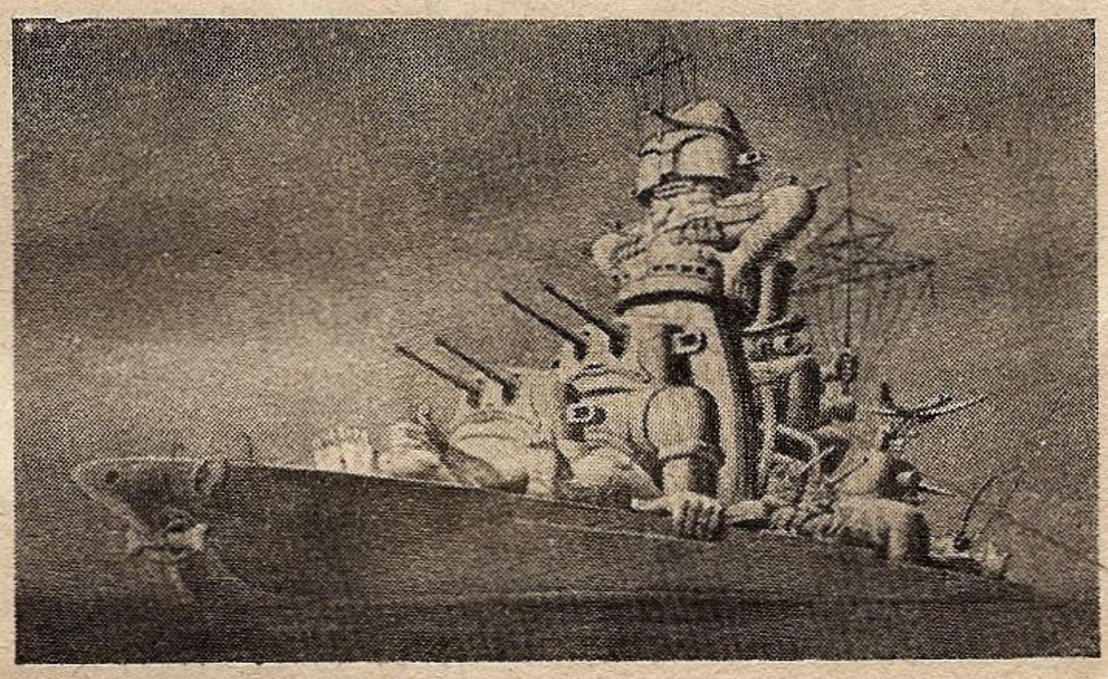
ŞTIRI DIN STRAINATATE

In decursul anului 1942, s'au stabilit 4 noi recorduri japoneze de înnot în cadrul reuniunilor de campionate naţionale.

200 m. liber doamne: Fumino Hatanv — 2 m. 40 s. 2/10; **300 m. liber doamne:** Fumino Hatanv — 4 m. 11 s. 6/10; **400 m. liber doamne:** Fumino Hatanv — 5 m. 40 s.; **200 m. spate doamne:** Myeiko Anni — 2 m. 58 s. 2/10: **400 m. liber domni:** Mura myavra — 4 m. 52 s.; **200 m. liber domni:** Mura myavra — 10 m. 10 s. 8/10.

In piscina acoperită din Amsterdam de la Sportfosenbad, au avut loc de curând câteva probe de înnot între oraşele: Amsterdam, Roterdam, Haarlem şi Utrecht, care s'au soldat cu următoarele rezultate:

100 m. spate doamne: — Yet Teggelen (Am.) — 1 m. 16 s. 8/10; **200 m. liber domni:** — Ramach (Roter.) — 2 m. 23 s.; **200 m. piept domni:** — Smitsbungzen (Am.) — 2 m. 48 s. 4/10; **Ştafeta 3×100 liber doamne:** — 1) Amsterdam, 2) Utrecht, 3) Roterdam, 4) Harlem; **clasament general:** 1) Amsterdam 2) Roterdam 3) Harlem 4) Utrecht.



Cum văd unii vasul de linie.

Știri din străinătate

CANADA

După relaţiunile ce se pot avea, industria navală a Canadei a intrat în plină activitate. Programul cuprinde 10,5 milioane tone de nave militare sau de comerţ pentru forţele armate anglo-canadiene, şi 1.580.000, pentru marina comercială. Comenzile date până acuma cuprind 150 nave cargoboate, şi un mare număr de unităţi militare de mic tonaj ca puitoare de mine, corvete, vedete. dragoare etc.

Numărul şantierelor în funcţiune este de 22, cu 100 de cale disponibile, întrebuinţând 21.000 lucrători şi alţi 20.000 lucrători întrebuinţaţi în stabilimente mecanice cari lucrează pentru marină. Se prevede mărirea numărului până la 39.000 pentru şantiere şi 25.000 cei din stabilimentele mecanice.

Asupra termenului acestui program nu se spune nimic, dar se presupune că este destul de lung.

Rezultă deasemenea că, calele pentru navele militare sunt destul de mici, având în vedere că nu s'au comandat nave militare de mai mare importanţă. De asemenea pentru navele comerciale de tonaj mare (9300 tone), numărul calelor este redus.

Distribuţia şantierelor este următoarea:

6 şantiere cu 37 cale pe fluviul St. Lorenzo, 3 şantiere cu un număr neprecizat de cale pe coasta Atlanticului, 8 şantiere cu 32 cale pe coasta Pacificului, şi 5 cu 14 cale pe coasta marilor lacuri.

In ceeace priveşte comenzile deja date, în afară de navele militare sunt 150 nave comerciale. Programul cuprinde numai două tipuri de nave comerciale unul de 9300 tone d. w. din care s'ar construi 161 unităţi şi unul de 4700 tone din care s'ar construi 18 unităţi.

ELVEŢIA

Sporirea flotei comerciale. Directorul Societăţii de armare elveţiană din Basel, a declarat că o mare parte din echipagiile Marinei de Comerţ, elveţiene, sunt naţionale. Deasemeni a mai declarat că Elveţia întâmpină mari greutăţi la achiziţionarea de vase, pentru că principial nu poate cumpăra vase „inamice", iar vasele neutre ce se găsesc pe piaţă ating de zeci de ori valoarea dinaintea războiului. Astfel, un vechi cargo de 8000 tone, care înainte de război nu ar fi costat decât 5—800.000 franci elveţieni, azi are o valoare de 7—8 milioane franci elveţieni.

Elveţia posedă actualmente o flotă de 40.000 tone brutto. Totuşi chiar în timp de pace şi fără de a avea pretenţia de a exercita un monopol al importurilor, o flotă de 25 cargoboturi reprezentând 200.000 tone, ar fi necesară pentru a asigura un trafic indispensabil.

Două noui întreprinderi de armare s'au constituit recent:

Comitetul Internaţional al Crucii Roşii anunţă că, pentru a face faţă desvoltărei mijloacelor de transport pe care le necesită organizaţia ajutorului de urgenţă pentru prizonieri. Internaţii civili şi populaţiile sinistrate, a creiat o „Fundaţie pentru exploatarea transporturilor Crucii Roşii", cu sediul la Basel. Această fundaţie a cumpărat recent un cargo de naţionalitate belgiană, cu o deplasare de circa 4000 tone şi care a părăsit portul Casablanca sub noul nume de „Caritas".

A doua întreprindere este societatea „Nauticus A. B.", fondată la Gloris. Ea a şi achiziţionat vaporul „Lugano".

(*J. M. M.* Nr. 1184/942)

FINLANDA

Flota de comerţ. La 1 Aprilie 1942, marina de comerţ, finlandeză număra 645 de vase reprezentând în total 459.600 tone. Cifrele corespunzătoare pentru anii precedenţi sunt următoarele: 1940 — 705 vase cu 551.600 tone; 1941 — 840 vase cu 632.000 tone.

(*J. M. M.* Nr. 1182/1942)

GERMANIA

O nouă metodă pentru construcţia vaselor de beton. Din iniţiativa şi sub preşedinţia Dr. Lübbert, preşedintele consiliului de Administraţie dela „A. G. für Verkehrswesen" au fost constituite la Berlin două societăţi în comandită, şi anume: „Schalenschiffbau Dr. Erich Lübbert et Co." şi „Europa Verkehr Dr. Erich Lübbert". Prima societate are un capital de 6 milioane R. M., jumătate subscris de „A. G. für Verkehrswesen" şi jumătate de societatea „Dyckerhoff et Widmann" şi este o mare întreprindere pentru construcţiile din beton, având ca obiect construcţia şi exploatarea vaselor din beton. Noul procedeu de construcţie din beton nu va prezenta desavantagiile celui vechi, adică greutatea corpului şi reducerea corespunzătoare a capacităţii de transport.

Cât priveşte Soc. „Europa Verkehr", este vorba de prima etapă spre constituirea unei societăţi anonime, a cărei denumire va fi „Deutsche Seeverkehrs A. G.".

Este cazul să se sublinieze, faptul că au fost reunite sub preşedenţia unei singure persoane, două societăţi având ambele ca scop construcţia şi exploatarea vaselor şi care se interesează deasemeni şi de construcţia vaselor pentru traficul fluvial.

(*J. M. M.* Nr. 1184/1942)

La Berlin s'a constituit societatea Betonschiffbau, cu un capital iniţial de 20.000 mărci având de scop desvoltarea construcţiilor navale în beton.

Infiinţarea acestei societăţi este în legătură cu o serie de experienţe urmate în Germania, pe o scară întinsă, pentru construirea navelor de ciment pentru navigaţia interioară.

Aceste experienţe, se afirmă că au dat rezultate foarte bune în special pentru navele de fluviu, care au rezistat perfect la toate eforturile normale, deşi bordajele sunt reduse la câţiva centimetri grosime şi deci greutatea corpului relativ mică.

Comandor Ing. ENESCU EMIL
Prim director S. N. G.

ITALIA

Desvoltarea şantierelor navale. Şantierele navale italiene au sporit dela 10 şantiere cu 38 cale şi 10.000 lucrători, cât erau înaintea actualului război, la 27 cu 104 cale şi 30.00 lucrători, în prezent. In 1915 au fost construite numai 17.000 tone brutto, iar în 1926 au fost lansate 250.000 tone. In 1940, şantierele au terminat 90.000 tone şi au pus în construcţie 280.000 tone. Pentru a executa programul ce prevede o flotă de 9 milioane tone, şantierele vor trebui să atingă o producţie anuală de 600.000 tone.

(*J. M. M.* Nr. 1182/1942)

JAPONIA

Noui programe maritime şi portuare. Autorităţile japoneze elaborează actualmente proectele necesare pentru a face din fiecare centru de mari linii maritime, ce pornesc spre Yokohama, Kobe. Hong Kong, Schonanto, Saigon, Rangoon, Bangkok, Manilla, Batavia,, etc., porturi importante. Aceste proecte vor fi complectate cu un vast program de construcţiuni navale.

(*Il Sole* No. 210/1942)

STATELE - UNITE

Construcţiile navale şi producţia aeronautică. Amiralul Vickery, viceprezidentul Comisiei Maritime din Statele Unite, a anunţat că după cifrele din Iulie, construcţiile navale americane sunt cu 200.000 tone în avans asupra programului. Producţia de vase a depăşit pierderile americane de vapoare.

O întreprindere — aproape necunoscută — de construcţii maritime „California Shipbuilding Corporation" a bătut toate recordurile terminând un vas de 10.500 tone în 41 de zile, dela punerea în cală până la lansare. Aceasta întrece cu cinci zile recordul stabilit de „Kaiser Yard" din Oregon.

Camera de comerţ a aeronauticei, evaluează că industria aviatică şi-a sporit producţia cu 1500% în primele 33 de luni de război. In 1939 erau întrebuinţaţi în această industrie 30.000 de lucrători iar la sfârşitul lui 1941 erau 200.000.

(*J. M. M.* Nr. 1182/1942)

O nouă elice fără zgomot.

Se face cunoscut că într'un şantier Nordamerican se experimentează un nou tip de elice fără zgomot, studiată aşa fel ca să nu fie semnalată de aparatele de ascultare ale submarinelor.

Construcţii de nave în lemn.

Este proectat să se construiască un mare număr de nave de lemn de tonaj mic şi mijlociu, pentru traficul de cabotaj.

SUEDIA

Şantierele suedeze au în construcţie circa 1.000.000 tone nave comerciale din cari la principalele şantiere sunt următoarele:

Göteverkn din Göteborg 37 nave cu 340.000 tone d. w.
Oresundsvavet din Landskrona 145.000 tone d. w.
Eriksberg din Göteborg 19 nave cu 126.000 tone d. w.
Lindholmen din Göteborg 8 nave cu 24.000 tone d. w.
Kockums din Malmö 15 nave cu 102.000 tone d. w.

NAVIGAŢIA FLUVIALA

Dunărea artera principală de comunicaţii cu Europa de Sud-Est.

In spaţiul comunicaţiilor din Europa reorganizată, calea navigabilă dunăreană constitue artera principală de comunicaţii, care leagă centrul continentului european cu Sud-Estul şi cu regiunile Orientului apropiat. Cursul superior al Dunării va fi legat prin mai multe canale, care vor complecta legătura cu celelalte sisteme europene. Din aceste sisteme regiunea Rinului este cea mai bogată în comunicaţii. deoarece cuprinde spaţiul industrial al Germaniei de Vest cu cea mai desvoltată industrie şi cu cea mai densă populaţie.

Legătura dintre Rin şi Dunăre va fi efectuată prin canalul de navigaţie cu vase mari Rin-Main-Dunăre, care actualmente este în construcţie. Totdeodată se mai construeşte o legătură prin canalizarea fluviului Neckar. Acest drum de navigaţie va fi prelungit printr'un canal până la Ulm depe Dunărea superioară.

A treia legătură cu sistemul fluvial al Rinului — după cum arată Ing. Ludwig Brandl, în revista „Süddeutsche Wasserstrassen" —, se va obţine prin canalizarea Rinului superior pe parcursul Bassel — lacul Boden şi printr'un canal prin Svabia superioară, dela lacul Boden (Friedrichshafen) până la Dunărea superioară (Ulm).

Legătura Rin-Main-Dunăre serveşte în primul rând joncţiunei spaţiului industrial renano-vestfalic cu regiunea dunăreană, dar deschide şi eşirea la apele mondiale.

Legătura Rin-Neckar-Dunăre face posibil nu numai accesul în regiunea economică renană, ci şi joncţiunea cu ţinuturile industriei grele din Germania de Sud-Vest depe Saarul superior şi Mosela prin canalul Palatinatului Saar-Rin propus de atâtea ori. Reorganizarea acestei regiuni prin recâştigarea Lorenei, va încuraja considerabil amenajarea acestui canal central din Germania de Sud-Vest care va fi de mare importanţă pentru economia Mărcii de Vest.

Pe lângă aceste căi fluviale care leagă bazinul Rinului cu cel al Dunării, mai sunt în curs de construcţie sau de proect şi legăturile cu regiunile fluviilor Veser, Elba şi Oder. Aceste lucrări fac posibilă legarea spaţiului dunărean cu Marea de Nord şi Marea Baltică.

Spre a realiza legătura Veser-Dunăre mai este nevoe de o porţiune de canal în lungime de 135 Km. prin care după terminarea canalizării fluviului Verra, se va ajunge până la Main în apropiere de Bamberg. Astfel se obţine legătura cu calea navigabilă Rin-Main-Dunăre.

Prin această legătură şi prin canalul central din Germania de Nord se poate ajunge în regiunea fluviului Elba, care la rândul său poate să fie legată de canalul Oder-Dunăre prin canalul Pardubiţ-Prerau.

Canalul Oder-Dunăre, care a şi fost început chiar în timpul războiului, constitue o legătură bună cu regiunea industrială din Silezia Superioară şi cu Marea Baltică. Prin acest canal va fi legat şi nordul Europei cu spaţiul Dunărean.

Prin legarea spaţiului dunărean cu reţeaua de căi fluviale germane, se va forma un mare spaţiu economic care se întinde dela Marea de Nord şi Marea Baltică până la Marea Neagră şi peste această mare spre Est până la Marea Caspică, iar spre Sud până la Marea Mediterană. Se vor creia lungi căi de tranzit fluviale. care vor mijloci traficul pe apă între regiunile economice europene situate la distanţe mari între ele.

Construcţiunile respective vor asigura liniile interne (locale). care vor fi de o însemnătate deosebită în cazul când căile maritime utilizate de obicei. sunt închise.

Pe această arteră naturală vor trebui să fie rezolvate marile probleme de transport şi de aceea trebuesc utilizate toate forţele spre a se asigura cea mai mare capacitate posibilă. In acest scop trebuesc însă realizate lucrări importante. Starea albiei dunărene nu corespunde nici acum în toate locurile unei căi de navigaţie cu vase mari. Pe lângă curbele pronunţate şi malurile prea apropiate mai apar şi porţiuni cu adâncime mică în timpul cotelor scăzute, din care cauză capacitatea vaselor de mărfuri nu poate fi complect utilizată.

In cadrul frontierelor Reichului au fost efectuate ameliorări importante. Alte lucrări sunt în curs de efectuare.

Dela 1 August 1941. se vorbeşte şi despre amenajarea porţiunei Dunării Superioare între Ulm şi Kelheim. Aci este de aşteptat realizarea unei căi navigabile pentru vase mari. In acest scop pare că s'a întocmit un proect nou.

Dacă pe parcursul central şi inferior al Dunării vor începe lucrările pentru amenajarea unei albii de navigaţie corespunzătoare, nu rămâne nici o îndoială că se vor atinge adâncimi navigabile, care întrece cu mult tot ce a fost exprimat numeric până acuma.

Afară de construirea albiei navigabile mai trebue să se acorde o atenţie deosebită şi complectării respectiv organizării instalaţiunilor din porturi, mai ales ale porturilor de transbordare, precum şi înzestrarea antrepozitelor, construirea căilor corespunzătoare de acces, etc. In acest scop Statele riverane trebue să realizeze foarte mult spre a satisface cerinţele timpurilor moderne.

Probleme deosebit de mari aşteaptă rezolvarea şi în ceeace priveşte reglementarea şi complectarea căilor de navigaţie pe afluenţii Dunării. Cantităţile enorme de materii prime din acest spaţiu, fiind vorba de mărfuri în massă trebue să fie aduse pe cea mai scurtă cale fluvială la artera principală, adică la Dunăre.

Deschiderea căilor de navigaţie pe fluviile Sio, Drava, Sava, Tisa, Someş, Criş, Mureş şi Prut constitue o lucrare foarte necesară pentru o reţea de navigaţie organizată în regiunea Dunării.

In privinţa căilor de navigaţie artificiale (canale), există de mai mult timp diferite proecte şi propuneri, ca de ex. canalul Dunăre-Tisa. care va lega Dunărea din regiunea Buda-Pestei cu cursul superior al Tisei şi canalul care va lega Dunărea dela Vukovar cu Sava la Samac.

Ambele canaluri ar aduce importante scurtări căilor de navigaţie pentru transporturile spre West, în continuare cu reţeaua căilor de comunicaţie fluviale germane. O atenţie deosebită merită şi ideia care datează mai de mult, de a deschide drumul Dunării, în afară de vărsarea sa la Marea Neagră, şi prin alte căi către traficul maritim din Sud-Estul Europei, prin câte o legătură spre Marea Adriatică şi Marea Egee.

Calea navigabilă a Dunării asigură deci atât prin gurile ei cât şi prin posibilităţile deschiderii de căi navigabile spre Marea Adriatică şi Marea Egee o legătură interioară între Marea de Nord respectiv Marea Baltică şi Marea Mediterană. Dunărea ca arteră principală de comunicaţii leagă inima Europei Centrale şi mai ales regiunile germane de producţie, cu regiunile bogate, în materii prime din Sud-Estul Europei şi din Orientul apropiat.

Lărgirea posibilităţilor de desfacere în ambele direcţiuni va produce un schimb viu de mărfuri şi ca urmare se vor pune probleme de transport care pentru traficul dunărean deschide perspective care nu pot fi încă prevăzute.

Condiţiunile favorabile pentru cotele apelor Dunării centrale şi inferioare după efectuarea lucrărilor de amenajare, vor asigura adâncimi navigabile cu mult peste rezultatele la care se tindea până acuma. Este de dorit să se poată pătrunde cât mai departe în interiorul ţării şi să reuşească a stabili cel puţin legătura cu reţeaua căilor de comunicaţii fluviale germane.

(*D. V. N.* Nr. 105/1942)

Rolul economic al Dunării şi noile sarcini ale navigaţiei fluviale.

In lupta sa de concurenţă cu calea ferată, Dunărea a atras traficul de mărfuri într'o proporţie foarte puternică, deoarece în zona dunăreană trebuesc parcurse distanţe foarte mari, iar pentru mărfurile de massă şi de valoare mică aşa cum sunt cerealele, carburanţii, minereurile, etc., taxele sale sunt mult mai avantajoase. Ca urmare la alipirea Austriei la Germania şi la conjunctura politică actuală, navigaţia pe această arteră fluvială, cu o situaţie atât de favorabilă, a luat un avânt şi mai mare, deoarece pe de o parte ţările dunărene şi-au întărit colaborarea lor economică, iar pe de altă parte vechiul trafic maritim cu Germania a luat calea Dunării. După războiu se prevede o creştere şi mai accentuată a traficului de mărfuri folosind calea Dunării. Mari lucrări de racordare, în curs de realizare sau proectate, cu alte fluvii, vor aduce la Dunăre noi contingente de trafic. In această ordine de idei trebue să menţionăm în primul rând canalul Oder-Dunăre care va permite să se îndrepte la Dunăre un volum considerabil de transporturi, şi canalul Main-Dunăre, care va mări în mod sensibil sfera de trafic a navigaţiei dunărene. Pe lângă aceasta, canalele proectate dela Dunăre la Tisa şi dela Dunăre la Bucureşti vor deschide navigaţiei dunărene noi posibilităţi de acţiune. Amenajarea anumitor porturi din fosta Austrie va uşura transbordarea între calea ferată şi vapoare şi va mări deasemenea zona de influenţă a Dunării ca drum de navigaţie. Acelaş lucru este şi cu terminarea canalului dunărean dintre Viena şi Passau.

Paralel cu aceste lucrări tehnice se prevede o mărire puternică a flotei în aproape toate statele riverane. Se prevede tot aşa o creştere a schimbului de mărfuri pe cale fluvială prin adaptarea economică mai puternică a ţărilor care participă la traficul general. Ca urmare la o exploatare mai intensă a solului ca şi a unei culturi mai largi de plante industriale şi furajere, ţările depe Dunărea inferioară vor putea să aibă excedente din ce în ce mai mari de produse agricole pe care le vor încărca pe Dunăre. Traficul de minereuri care este şi acum destul de ridicat va fi mărit şi mai mult prin expediţiunile de minereuri provenind din mine exploatate mai raţional. Traficul mai scăzut din Austria în avale va primi un nou impuls dela industriile care iau naştere în Austria, industrii cari, unite cu cele din regiunile industriale deservite de canalele Oder-Dunăre şi Main-Dunăre vor aproviziona ţările din Dunărea de jos, în special cu fier, oţel şi maşini şi vor favoriza astfel în aceste ţări desvoltarea meşteşugurilor şi intensificarea agriculturii.

In traficul de cereale în scădere, cantităţile de îngrăşăminte de care ţările agricole riverane arată o nevoe mereu în creştere, vor juca un rol important. După evaluările experţilor în materie, traficul dunărean de după războiu va putea depăşi anual 20 milioane tone.

In totalul schimburilor bulgare navigaţia şi traficul dunărean au jucat întotdeauna un rol esenţial. De fapt în ce priveşte tonajul, contingentul mărfurilor bulgare importate pe cale dunăreană ţine un loc de întâietate în timpul ultimului deceniu 1931—1940. Astfel la un tonaj global de mărfuri importate de :

295.000 tone Dunărea a participat în 1931 cu 146.000 tone
261.000 tone Dunărea a participat în 1932 cu 116.000 tone
231.000 tone Dunărea a participat în 1933 cu 96 000 tone
246.000 tone Dunărea a participat în 1934 cu 101.000 tone
276.000 tone Dunărea a participat în 1935 cu 127.000 tone
284.000 tone Dunărea a participat în 1936 cu 139.000 tone
328.000 tone Dunărea a participat în 1937 cu 158.000 tone
382.000 tone Dunărea a participat în 1938 cu 179.000 tone
389.000 tone Dunărea a participat în 1939 cu 190.000 tone
382.000 tone Dunărea a participat în 1940 cu 222.000 tone

Pentru cei zece ani în chestiune cota parte a Dunării la tonajul total al mărfurilor bulgare importate (3.070.000 tone, în cifră rotundă) a fost de 1.470.000 tone adică circa 48%.

In compartimentul mărfurilor bulgare importate participarea arterei dunărene la volumul său global pentru perioada arătată mai sus a fost următoarea :

La un tonaj total de mărfuri exportate de :
769.000 tone Dunărea a participat în 1931 cu 249 000 tone
587.000 tone Dunărea a participat în 1932 cu 218.000 tone
431.000 tone Dunărea a participat în 1933 cu 139.000 tone
396.000 tone Dunărea a participat în 1934 cu 131.000 tone
327.000 tone Dunărea a participat în 1935 cu 45.000 tone
569.000 tone Dunărea a participat în 1936 cu 181.000 tone
680.000 tone Dunărea a participat în 1937 cu 221.000 tone
500.000 tone Dunărea a participat în 1938 cu 111.000 tone
544.0000 tone Dunărea a participat în 1939 cu 117.000 tone
996 000 tone Dunărea a participat în 1940 cu 228.000 tone

Pentru întreaga decadă cota parte a căii dunărene la tonajul global al mărfurilor bulgare exportate (circa 5.770.000 tone) a fost de 1.645.000 tone în cifră rotundă ceeace face aproape 30%.

Utilitatea comercială a Dunării pentru Bulgaria este mai mult decât evidentă şi ea a fost înţeleasă de autorităţile ţării. In anul 1941 Guvernul a elaborat legea de creare a unei navigaţii fluviale naţionale prin care s'a înlocuit organizaţia primitivă (cu o mică desvoltare până aici) cu parcul, utilajul, şi personalul său. In anul 1940 s'a afectat un credit de 150.000.000 leva pentru cumpărarea a patru vase comerciale cu motor şi trei vase mixte pentru călători şi mărfuri sunt prevăzute cu instalaţiuni frigorifere moderne şi parcurg traseul Rusciuk-Viena în mai puţin de patru zile. Vasele bulgare de călători sunt printre cele mai luxoase şi cele mai rapide dintre vasele în serviciu actualmente pe Dunăre.

Interesul din ce în ce mai mare care se acordă chestiunilor de navigaţie dunăreană a impus Navigaţiei fluviale bulgare noui sarcini. In acest sens a fost elaborat un plan de extindere a serviciilor de navigaţie dunăreană care va fi executat într'un interval de 5 ani. Programul de construcţiuni al N. F. B. cuprinde construcţia a 50 de noi şalupe, 8 remorchere, 3 mici vase de călători, un doc de reparaţii etc. Executarea programului va necesita circa 700 000.000 leva.

Se vede deci că pentru a scoate maximum de avantaje din folosirea acestei mari căi fluviale, Statul bulgar şi-a luat obligaţia să desvolte navigaţia şi flota sa fluvială la un grad înalt şi să facă astfel din Dunăre un element de prim ordin în economia sa naţională. Programul de extindere a flotei dunărene naţionale bulgare atât de fericit inaugurată va permite să crească prestigiul politic şi prosperitatea economică a ţării.

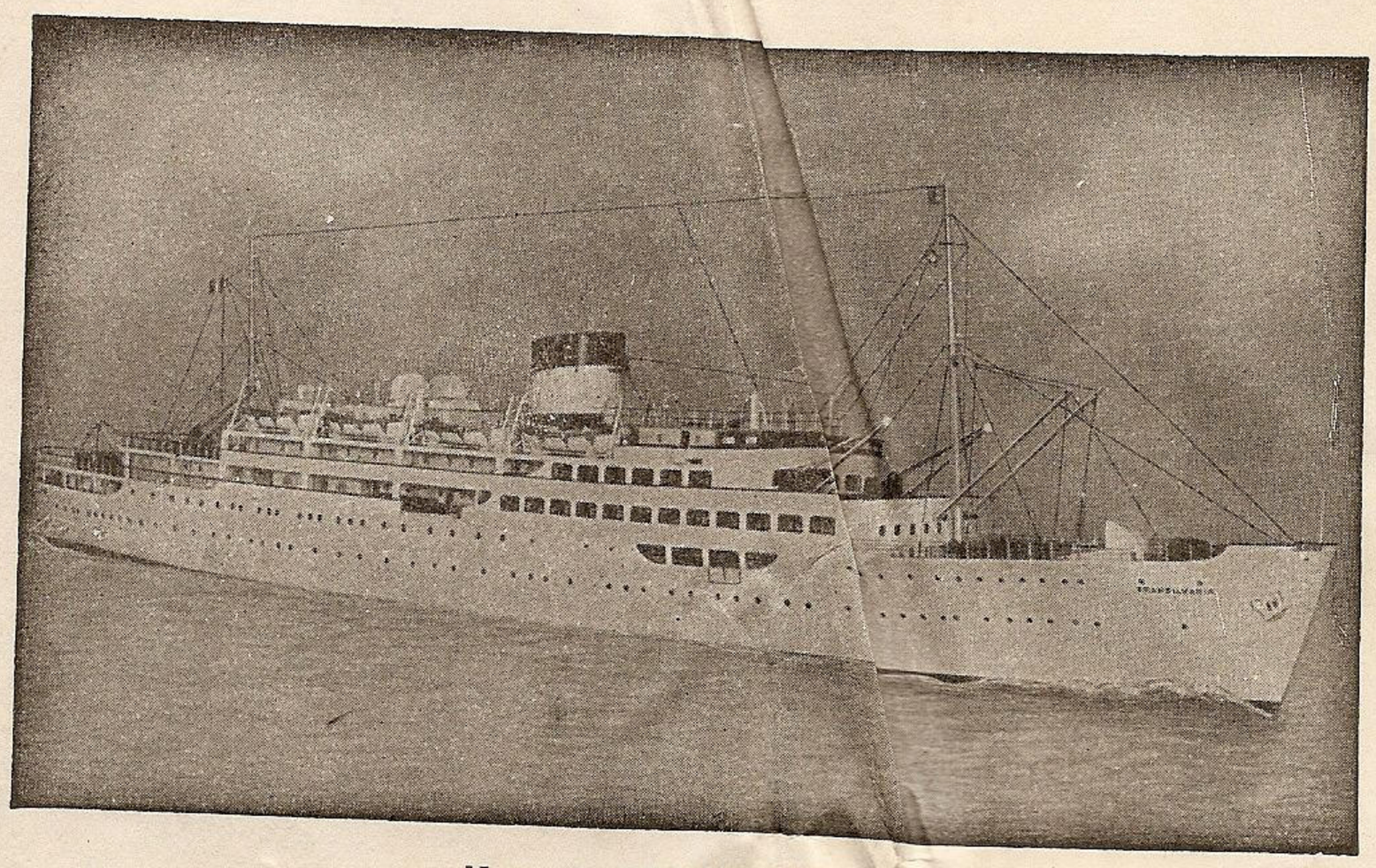
(*La Parole Bulgare*, Nr. 745/1942)

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

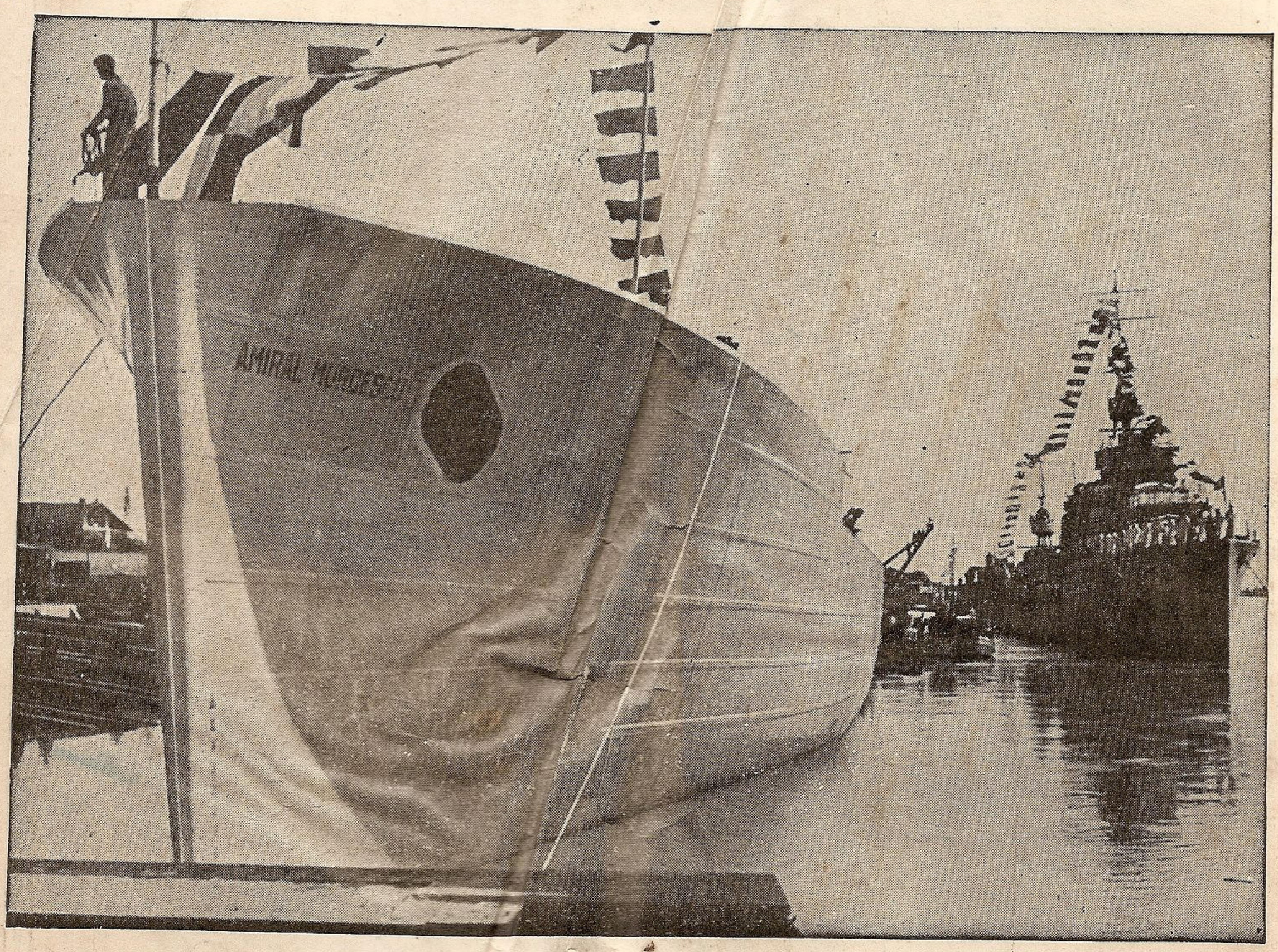
La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei-Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAF[illegible] A. R. BUCUREȘTI

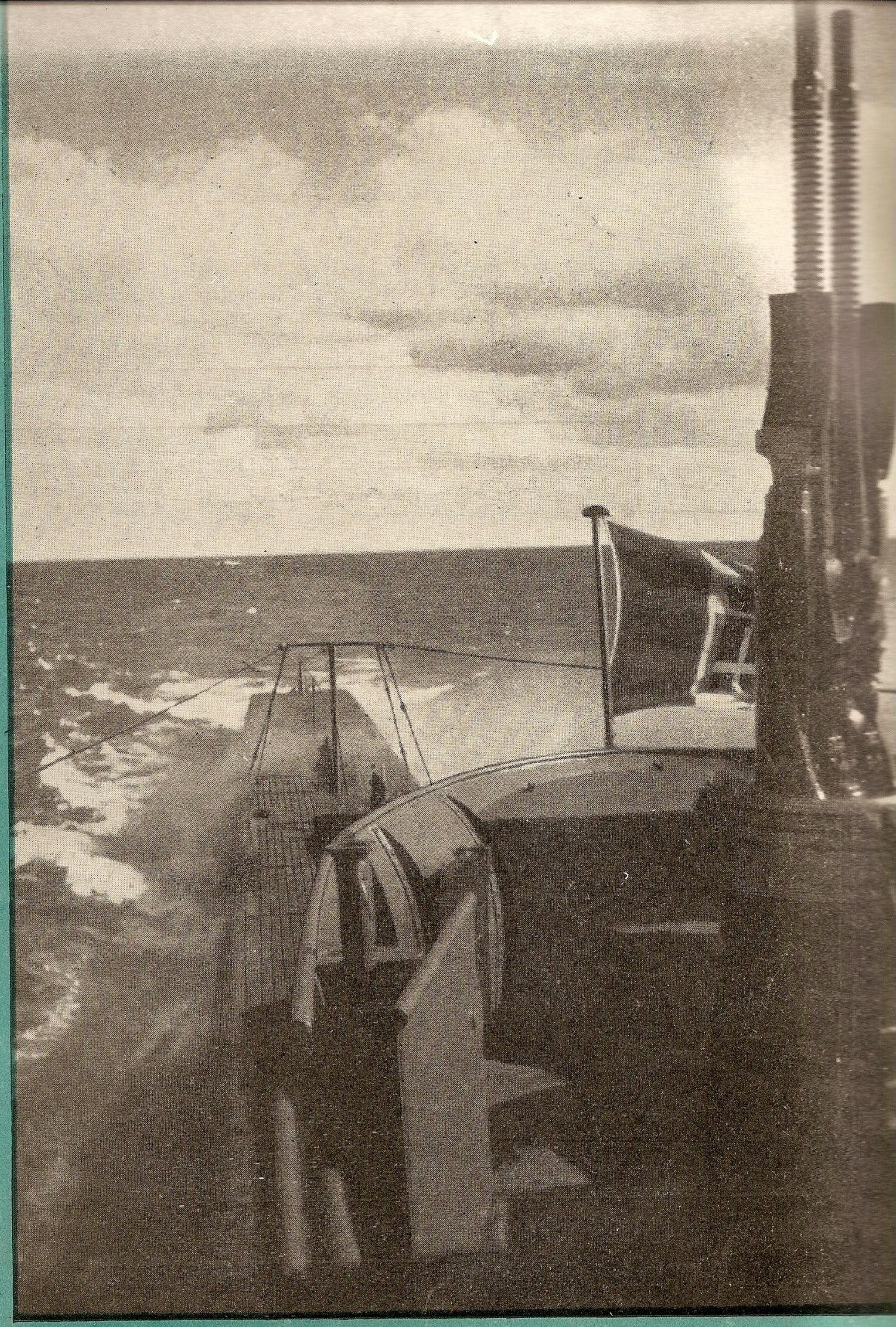
LEI 60

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)



IN AŞTEPTAREA INAMICULUI AERIAN

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, Nr. 3—4 MARTIE-APRILIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART Director : Comandor A. NEGULESCU Secretar : ION MUCHE

Numărul 3 – 4

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Martie / Aprilie 1943

CUPRINSUL:

L. N. R.: Noul Ministru subsecretar de Stat al Marinei . . . . . pag. 49
Ing. Căpitan *Gh. I. Balaban:* Vedeta rapidă . . . „ 50
I. Gr. Periețeanu: Trei poeţi români cântăreţi ai mării „ 53
C. Amiral *C. Negru:* Oceanul Pacific . . . . . „ 56
P. Bonţideanu: Tipuri de nave care navigă pe Dunăre „ 61
I. Vinea, Const. V. Gheorghiu şi *V. Oprovici:* Din isprăvile marinarilor noştri . . . . . „ 63
Cronicar: Răsboiul Aero-Naval . . . . . „ 67
* * * Glasul presei . . . . . „ 70
Al. Bilciurescu: Versuri . . . . . „ 73
Scarlat Preajbă: Recenzii . . . . . „ 74
* * * Informaţii . . . . . „ 77

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000 | **Pentru particulari . . . . . Lei 500**
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 150 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor : **Articole originale . . . . . 500 lei pagina**
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T A T E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L. N.R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Arad	g-ral de div. Banciu Sabin	Prefectura judeţului.
2. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
4. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
5. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
6. C.-Lung (Muscel)	Col. Bal[illegible] Zaharia	La Comenduirea Pieţei
7. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
8. Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
9. Cahul	Col. D. Dobrescu	
10. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
11. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
12. Cetatea Albă	Lt. Col. Gheţaru	La tribunal (grefă).
13. Chişinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieţei.
14. Constanţa	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
15. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
16. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
17. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
19. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
22. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
23. Vetrişoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
24. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
25. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	
26. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
27. Iaşi	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
28. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
29. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
30. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
31. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
32. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
33. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
34. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La Cercul de Recrutare Olt.
35. Soroca	Maior A. Ursu	
36. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
37. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
38. Tg. Ocna	Col Eonescu	La Căminul Cultural „C. Negri"
39. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
40. Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului	La Clubul „Renaşterea".
41. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
42. T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpitănia portului
43. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRÂNG-BUZĂU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TAMPLARIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corăbie românească de J. Bart . . . . . „ 20
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . „ 10
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . „ 10
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu . . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
Angajamentul naval dela 26 Iunie 1941, de Căpit. I. Tocineanu . . . . . „ 30
Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu . . . „ 5
Cu submarinul la atacul Sebastopolului de Virg. C. Gheorghiu . . . . . „ 200
Totdeauna, Pretutindeni de E. Vârtosu . . . . „ 200
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor Marius Verbiceanu şi Cristian Teodorescu . . . „ 200
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 800

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

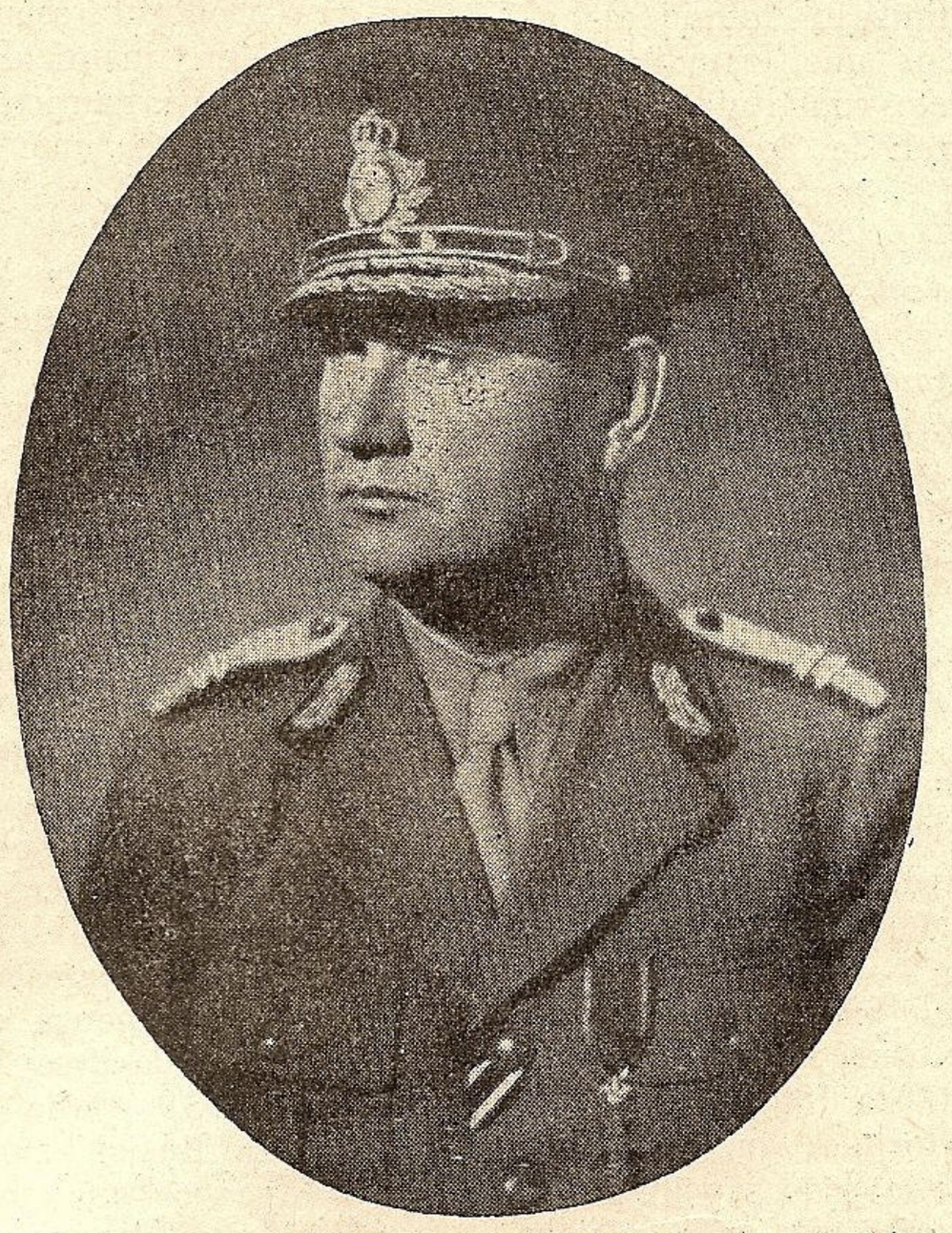
D-l General N. ȘOVA

Noul Ministru-Subsecretar de Stat al Marinei

Marina are un nou Subsecretar de Stat: pe d-l general N. Șova, o figură reprezentativă a armatei noastre, care s'a evidenţiat în tot trecutul carierei sale şi în special în actualul război, în fruntea diviziei de gardă, pe care a comandat-o şi pentru ale cărei strălucite fapte de arme a fost decorat cu ordinul „Mihai Viteazu".

Născut în anul 1885, a fost promovat ofiţer în 1909. In războiul precedent, în calitate de şef de stat-major al diviziei a 7-a, a participat în campania din Transilvania şi Ungaria, până la Budapesta. In urmă, a fost ataşat militar la Viena, în anii 1932—1934, apoi i s'a încredinţat serviciul personalului din M.A.N., după care a fost numit secretar general, în acelaş minister.

In actualul război, a fost destinat ca, în fruntea diviziei de gardă, să smulgă victorii şi biruinţe cu vitezele sale unităţi, ceiace i-au adus citări de ordine, pe armată şi pe corp de armată. Astfel comandantul de căpetenie, Mareşalul-Conducător Ion Antonescu, i-a citat divizia pentru luptele îndârjite şi rezistenţa eroică, purtate în zilele de 12 Iulie 1941. Unităţile de subt comanda sa au dus lupte, timp de 27 de zile, neîntrerupt (22 Iunie—19 Iulie) reuşind să rupă frontul inamic (6.VII); să înlesnească intrarea în foc a diviziei vecine (a XXI infanterie); să consolideze capul de pod (în 7—11.VII); să reziste împotriva repetatelor contraatacuri bolşevice (în 12—14.VII); să sfarme întreaga apărare inamică între Leova şi Dealul Vulturului (în 16—19.VII) şi să producă pierderi, extrem de grele, bolşevicilor. Ulterior, comandantul corpului XI armată, d-l general de diviziei C. Constantinescu, a citat, prin ordinul de zi nr. 76, din 21.IX.941, divizia de gardă, pentru faptele de arme repurtate în bătălia dela Odesa, prin lupte grele duse (între 15—17.IX.941), păstrând şi legătura, la nord, cu divizia de grăniceri, suprimând intrândul inamic dela vest-Dalnik, în regiunea Hutor, Dalnik, New-Colhoz, operaţiuni impulsionate personal de d-l general N. Șova, care a îndemnat pe ofiţeri şi statul major, să meargă până în linia I-a a focului ucigător, obţinând strălucite rezultate, care au dus la distrugerea regimentului 287 infanterie inamic, la capturarea a peste 1000 prizonieri şi a unui numeros material de război. Diviziei de gardă general N. Șova, ulterior, i se impune o nouă misiune, de a distruge rezistenţele bolşevice, pe înălţimile depe platorul West-Dalnik, misiune care a fost împlinită, până la 20.IX.1941, în chip strălucitor.



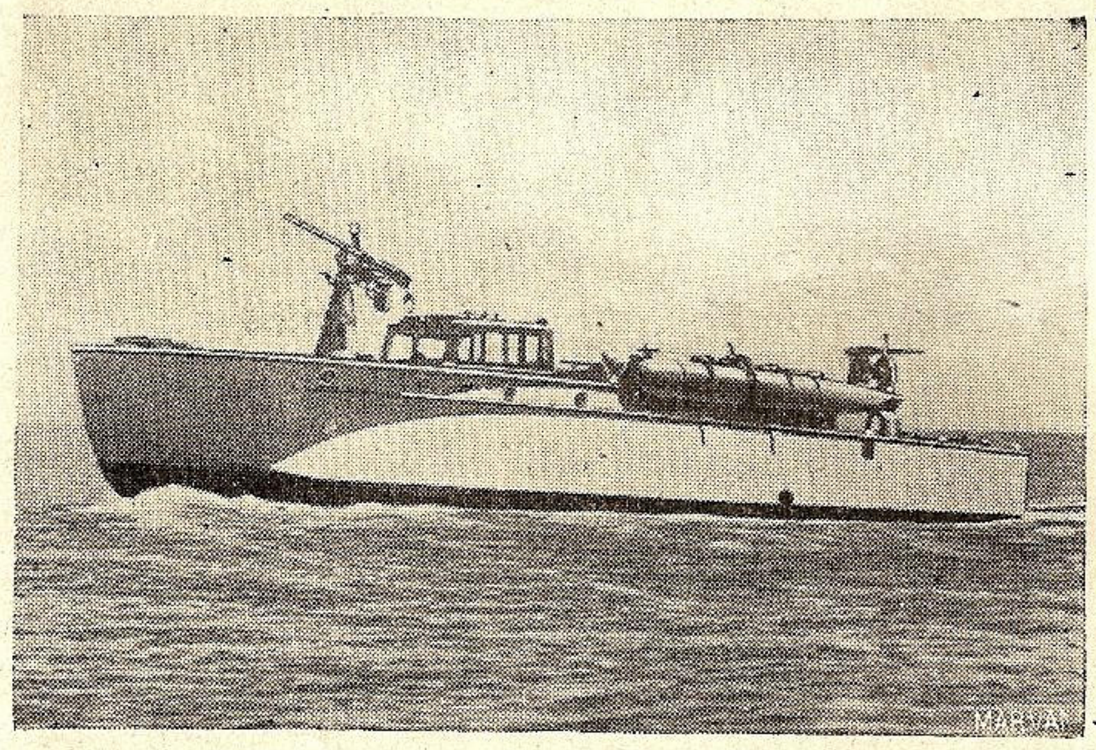
D. General N. ȘOVA
Ministru-Subsecretar de Stat al Marinei

Faţă de aceste fapte de arme, repurtate, prin capacitate, energie şi bravură personală, d-l general N. Șova vine în fruntea excelentei noastre marine, după acel strălucitor examen, dus pe frontul de luptă, cu prestigiul asigurat, care îndreptăţeşte ca marina să spere în aceleaşi năzuinţe şi realizări de continuare, pe linia trasă de predecesorii săi, cu colaborarea marinarilor.

Desigur, sunt sorţi de nădejdi şi credinţe, că, precum pe câmpul de onoare, pe uscat, a smuls strălucite isbânzi, aşa şi pe întinsul apelor, d-l general N. Șova, va şti să fie la înălţime, în câmpul marinei şi pentru marinari.

Sunt speranţe cari se îndreaptă spre d-l general Șova, cu atât mai mult cu cât domnia-sa a resimţit infima cantitate a marinei noastre, la operaţiunile dela Odesa, la care a participat, sau la acele dela Sevastopol, Simferopol ş.a.

Suntem încredinţaţi că d-l general Șova, îndeosebi acum, va recunoaşte încă mai mult, valoarea şi importanţa marinei militare şi comerciale pentru ţara noastră, cea de astăzi şi de mâine, şi-i va da desvoltarea care o merită.



VEDETA RAPIDĂ

de Ing. Căpitan GH. I. BALABAN

Vedeta rapidă, M.A.S. (motoscafo anti sommergibile), Schnellboat, motor torpedoboats, sau cum mai este poreclită în marina germană „Windhunde", este cel mai mic vas purtător de torpile.

Caracteristicele esențiale în limbajul tehnic ale acestui torpilor sunt: deplasament mic, rapiditate și manevră ușoară. Armamentul este constituit din torpile, grenade antisubmarine, grenade de mână, mitraliere grele sau ușoare, precum și tunuri ușoare A.A. cu funcționare automată.

Va fi utilizată o armă sau alta, după situația în care se află nava, adică în atac sau apărare.

Este neapărat necesar de a expune pe scurt ceva din istoricul acestui tip de vas, istoric care nu are pretenția decât de a prezenta o oarecare valoare instructivă.

Scopul principal este de a arăta ce este în prezent vedeta rapidă, precum și unele rezultate pe cari le-a obținut în actualul război.

Se știe că în anul 1862, pentru distrugerea apărărilor portului Charleston, s'au întrebuințat câteva dispozitive încărcate cu explozibil și cari erau purtate pe plute improvizate. Istoricii militari navali consideră aceste inovații ca premergătoarele torpilei de azi.

Invenția torpilei automobile aparține căpitanului de vas Luppis, din marina austriacă, care a construit-o la casa Whitehead în anul 1864.

Brevetul a fost vândut marinei britanice care reușește să construiască torpile ce au atins în acea vreme o viteză de 8,5 noduri pe o distanță de 183 m.

Primele vase purtătoare de torpile, au fost vase mici cu aburi prevăzute cu grinzi laterale sau în prova încastrate cu un capăt în puntea vasului, iar la celălalt capăt erau prevăzute cu torpile.

Aceste vase au fost adoptate pentru a purta torpile în felul de mai sus, și nu posedau nici un principiu de bază în acest scop.

Cu anul 1877, începe construcția adevăratului torpilor și prima marină care a fost înzestrată cu un număr apreciabil de asemenea vase în acea vreme, a fost marina rusă.

Subliniem că torpilorul englez de atunci „Lightning" avea o lungime de 25,76 m., 3,30 m. lățime, 1,53 m. pescaj, un deplasament de 27 tone, 460 C.P. și o viteză de 18—19 noduri.

In 1879 torpilorul este într'un stadiu destul de avansat.

Astfel torpilorul rus „Batum", care avea o lungime de 30,48 m., o lărgime de 3,81 m., viteza de 22 noduri, a navigat pe distanța Londra-Nicolaief de 4800 mile marine, cu o viteză medie de 11 noduri.

„Batum" avea două tuburi fixe lans-torpile la prova, iar pentru cazul de avarii la mașini era înzestrat și cu vele.

Incetul cu încetul vor apare diferite școli cari vor susține simultan:

a) Torpilorul trebuie să fie astfel dimensionat, încât să ofere inamicului o țintă cât mai mică.

b) Calități nautice bune.

c) Realizarea unei nave care să lupte cu succes contra torpilorului.

In cadrul acestor idei conducătoare, Germania realizează în 1876 un crucișetor torpilor cu un deplasament de 1000 tone, o viteză de 16 noduri, Italia în 1877 un torpilor de 550 tone, Franța în 1885 unul de 1250 tone la care Anglia răspunde cu 1850 tone. Numai marina americană experimentează unități cu un deplasament foarte mic.

Neobținându-se rezultatele dorite cu aceste nave, mai ales în ceiace privește calitățile nautice și viteza, încercările sunt împinse mai departe și vor apare diferite tipuri de torpiloare cu un deplasament cuprins între 400 și 600 tone.

Cu acestea s'au obținut calități nautice mai bune, și o viteză maximă de 18 noduri.

Deși rezultatele obținute până în preajma anului 1884 nu sunt printre cele mai strălucite, deși limitele de încadrare mai ales în privința tonajului sunt cu totul elastice, este interesant de a indica dotarea puterilor navale cu asemenea nave la acea vreme.

Astfel Rusia avea 115 torpiloare, Franța 50, Olanda 22, Anglia 19, Italia 18 și Austria 18.

Asupra Rusiei este interesant de semnalat:

a) Avea cel mai mare număr de torpiloare.

b) Majoritatea erau construite în străinătate și la case diferite.

In ceiace privește ultima observațiune, ea se menține și azi. Cu mult înainte de declanșarea războiului actual, U.R.S.S. a comandat armament de artilerie aproape la toate uzinele principale de armament din lume.

Odată materialul sosit a fost studiat din nou, s'au ales părțile cele mai bune pe cari le-au combinat ajungându-se la un material ce apare dela prima vedere cu totul ingenios și original, ceiace este cu totul greșit.

Din cele de mai sus deducem că în acelaș timp cu desvoltarea torpilorului, se pune și chestiunea contra-torpilorului.

In anul 1892 vom găsi diferite realizări de asemenea nave, nici unul nu depășea viteza de 20 noduri.

Tipul reprezentativ este contra-torpilorul „Hazard" cu un deplasament de 1070 tone, 76,20 m. lungime, 9,30 m. lățime și o viteză de 19 noduri la 3734 C.P. Dacă comparăm aceste caracteristici cu acelea ale tor-

pilorului „Lightning", ne dăm seama că deşi deplasamentul şi puterea maşinilor au crescut considerabil, elementul viteză nu a progresat.

Cu toate acestea era necesară dezvoltarea contratorpilorului, ca o măsură faţă de creşterea numărului de torpiloare din acea vreme.

Intr'adevăr, puterile maritime aveau construite, în construcţie sau în stare de proect, respectiv numărul de torpiloare:

Franţa	210
Anglia	206
Germania	180
Italia	152
Rusia	143
Austria	161
Grecia	51
Olanda	50
Danemarca	34
China	32
Nov. Sued.	31
Turcia	30
Japonia	24
Spania	15
Brazilia	15

Prin realizarea torpiloarelor de tipul Hazard, am văzut că nu s'a obţinut o satisfacţie în ceiace priveşte viteza.

In anul 1894, prin amenajarea căldărilor cu tuburi de apă, Yarow lansează contratorpilorul „Hornet" care avea următoarele caracteristici:

Deplasament	220 tone.
Lungime	60,96 m.
Lăţime	5,79 m.
Pescaj	2,08 m.
Putere maşini	4000 C.P.
Viteza	27,6 noduri

Către finele veacului trecut tonajul contratorpiloarelor, viteza, armamentul şi puterea maşinilor cresc, încât ele devin mici crucişetoare.

Deşi prin lansarea torpilelor dela distanţe mai mari, procentul de lovituri în ţintă scade, formula „Cel mai mare este cel mai mic", este îmbrăţişată aproape pretutindeni.

In primul şi al doilea deceniu al veacului nostru ce puteau face torpiloarele încete faţă de contratorpiloarele rapide?

In timpul primului război mondial contratorpiloarele germane devenind destul de periculoase în apele Canalului Mânecei, Anglia ia hotărârea de a le opune nave cu un tonaj mai mic şi care au dat la probe în apă calmă o viteză de 33,5 noduri. Astfel s'a născut vedeta rapidă.

In capitolele ce urmează vom mai întâlni încercări de a construi şalupe purtătoare de torpile, toate însă sunt departe de vedeta rapidă apărută în timpul războiului mondial.

Din cele expuse anterior putem reţine următoarele:

a) Torpila automobilă, minunata maşină termică automată din vremurile noastre, a avut o mare importanţă chiar dela apariţia ei.

b) Primele experienţe au fost executate de ţări cu resurse mari. Marea Britanie a plătit brevetul 15.000 lire, sumă ce în anul 1864 era destul de mare.

c) Torpila a apărut chiar dela început ca o armă ofensivă şi pentru a avea un bun randament în utilizarea ei, a cerut un vas potrivit care se numeşte torpilor.

d) In primele timpuri când construcţiile navale şi aparatele motoare nu erau aşa de dezvoltate, astfel ca torpilorul să ofere o ţintă mică, o bună manevrabilitate, şi să posede în acelaş timp şi o bună stabilitate, a fost necesar ca tonajul torpilorului să fie destul de mare.

e) Concomitent cu dezvoltarea torpilorului, s'a dezvoltat şi vasul care să lupte contra lui, în consecinţă contratorpilorul şi care la început a fost numit impropriu crucişetor-torpilor.

f) Caracteristica esenţială şi comună a celor două tipuri de nave este viteza.

g) Inainte ca şi acum, dacă o putere navală oarecare scotea un tip nou de navă sau o navă care făcea parte dintr'o categorie existentă dar cu calităţi mai bune, puterea adversă experimenta imediat altă navă, la care se căuta realizarea unor caracteristici mai bune.

h) Inainte ca şi acum, când o putere maritimă se afla în inferioritate în ceiace priveşte un anumit tip de vas, faţă de o altă putere, atunci prima va folosi progresele technice pentru a construi un alt tip de navă pe care să-l opună cu folos.

i) Vedeta rapidă are o evoluţie ce este în strânsă legătură cu evoluţia celorlalte nave purtătoare de torpile.

II.

Am rămas cu vedeta rapidă la primul război mondial. Ea a fost utilizată de marina engleză în jurul coastelor şi cu o frecvenţă mai mare în apele Canalului Mânecei.

Germania deasemenea a utilizat-o pe toată coasta maritimă stăpânită de ea, în special pentru supraveghere şi pentru lupta contra submarinelor.

Pe aceiaşi linie merge şi Italia. Se poate spune cu drept cuvânt că italienii au excelat şi excelează în ceiace priveşte executarea atacurilor cu aceste vase.

In timpul primului război mondial marina italiană, a construit o serie de vedete, cu cari să atace flota austro-ungară adăpostită în baza navală dela Pola.

In esenţă acestea erau nişte mici ambarcaţiuni, care pentru a putea pătrunde prin plăşile de sârmă ce apărau intrarea, erau prevăzute cu foarfeci.

Cu o asemenea vedetă la 14 Mai 1918, italienii se îndreaptă spre Pola, fiind remorcată până în apropierea portului de un distrugător. După înlăturarea obstacolelor, ea a fost reperată şi scufundată de navele de pază. Ideia nu a fost abandonată.

In timpul acelui război două acţiuni sunt demne de relevat printre multe altele: scufundarea cuirasatului austriac: „Szent Istvan" şi atacul din baza navală rusă Kronstadt.

După anul 1918, toate ţările afară de Franţa şi Italia, nu au urmărit deaproape şi în mod continu îmbunătăţirea acestui tip de vas.

Mai târziu, Marea Britanie reia studiile şi experienţele, construind vedete rapide, dar mai întâi pentru a le livra ţărilor streine. Germania trecând la construcţia unei flote noui, nu putea neglija dezvoltarea vedetei rapide, având în vedere întinderea considerabilă a coastelor ei.

Trebuie să reamintim că asemenea unităţi au drept armă principală, torpila.

Contratorpilorul şi torpilorul, cu mult mai înainte au încetat de a avea ca armă principală torpila. Acestea pot acţiona atât cu torpila cât şi cu tunul şi de multe ori nu se poate preciza care este arma principală.

Care este situaţia vedetei rapide în actualul război?

Scopul principal pentru care a fost creiată, l'am vă-

zut mai înainte. In actualul război misiunile ce revin acestui vas s'au înmulţit, şi vor reeşi mai clar, prin înşirarea câtorva operaţiuni.

După publicaţiunile oficiale, la începutul anului 1942 existau aproximativ 342 vedete rapide, cari erau repartizate astfel:

U.R.S.S.	120
Italia	73
Anglia	46
Franţa	37
Germania	20
Spania	14
Suedia	10
U.S.A.	8
Finlanda	7
Egipt	4
Turcia	3

Eşalonarea construcţiilor acestor nave pe ani este următoarea:

1917—1920	8
1920—1930	9
1931	4
1932	—
1933	6
1934	2
1935	1
1936	10
1937	30
1938	17
1939	109
1940	4
1941	—
1942	22

In acest tabel nu sunt socotite vedetele ce aparţin U.R.S.S. asupra cărora se cunosc prea puţine date. Din ambele tabele, deducem că recordul de construcţie îl avem în anul 1939. In anii cari urmează, informaţiunile sunt confuze, disparate sau lipsesc cu totul.

Fiind însă obligaţi a admite că actualmente aceste nave se construesc în serie, trebuie să presupunem că producţia de război a crescut cu cel puţin de trei ori, faţă de producţia din timp de pace.

Am putea avea şi aici oarecari restricţiuni, având în vedere că şantierele navale sunt supuse în timpul de faţă bombardamentelor aeriene şi deci debitul ar putea deveni chiar zero.

Privind chestiunea mai de aproape vom constata că fiecare putere maritimă, are cel puţin trei stabilimente proprii unde îşi construesc vedete rapide.

Aceste şantiere, afară de câteva cazuri izolate, sunt printre cele mai puţin importante, posedând un utilaj şi o întindere cu totul neînsemnată, faţă de şantierele mari.

Având în vedere că majoritatea pieselor sunt construite la întreprinderi împrăştiate mult în interiorul ţărilor respective, montările acestor vase au mai puţin de suferit.

Cum este mai recomandabil?

Şantierele la cari se vor repartiza executarea montajelor, să fie multe sau puţine?

Războiul actual, cu pierderile materiale enorme, impune în acest domeniu, o fabricaţie de serie cari atrage după sine în mod automat normalizarea tuturor pieselor.

Comenzile se vor repartiza la un număr de şantiere restrâns, şi de mică importanţă, fiecare se va specializa într'un anumit timp, rămânând marile şantiere care actualmente sunt extrem de aglomerate, pentru construcţii de vase mari.

Să căutăm a expune acum câte ceva din caracteristicele vedetelor rapide.

In privinţa deplasamentului, avem două categorii şi anume: o categorie cu. un deplasament de 6 până la 30 tone şi cealaltă dela 30 la 45 tone. U.S.A. are în general unităţile cu cel mai mare deplasament.

Lungimea variază între 15 şi 30 metri. Echipajul este cuprins între 5 şi 20 oameni.

Actualmente toate ţările au adoptat motorul cu explozie, ajungând ca unele vedete să posede până la 4000 C.P.

Combustibilul ce poate fi ambarcat variază dela 1,5 tone la 30 tone, dând o autonomie ce variază cu viteza de marş.

Progresul făcut în ceiace priveşte maşina cu ardere internă, dă posibilitatea ca actualmente să se poată obţine o viteză dela 35 la 50 noduri.

Armamentul cuprinde două categorii: armamentul de atac format din torpile ce se lansează din tuburi situate deobicei pe punte, grenade anti-submarine şi armamentul de apărare format din una sau două arme anti-aeriene, precum şi aparate fumigene.

In privinţa torpilelor, diferite ţări ce posedă asemenea nave, au adoptat calibrele: 450 mm., 456 mm., 500 mm. şi 533 mm. Nici o ţară în ceiace priveşte calibrul torpilelor, nu-l are unificat cu acela al navelor de suprafaţă. Aceasta se justifică mai mult prin aceia că s'a căutat ca la vedetele rapide, să se întrebuinţeze tuburile vechi, pentru care existau stocuri de torpile.

Recomandabil şi avantajos, este ca torpilele dela toate navele unei aceleaşi puteri maritime să aibă calibrul unificat.

Sunt numeroase argumente cari pledează pentru această afirmaţiune. Unul din cei mai mari duşmani a acestor vase este avionul, deaceia pentru lupta defensivă ele sunt înzestrate cu armament A.A. compus în general din mitraliere şi tunuri mici automate.

In general armamentul A.A. este instalat la pupa. La unele vedete, vom găsi câte o mitralieră chiar şi în prova, şi adesea una de un model destul de vechiu, la care s'a adaptat un afet pentru tirul contra avioanelor.

Unele ţări nu dau publicităţii dotarea vedetelor cu tunuri A.A. Anumite fotografii ce sunt în diferite reviste, ce au onoarea de a fi publice, trădează că tunurile A.A. sunt în general de 20 şi 37 mm.

Vedetele cari posedă ambele aceste tunuri, au pe acel de 37 mm. instalat la pupa şi cel de 20 mm. la prova.

Dăm cu titlu de informaţie caracteristicele tunului de 37 mm. instalat pe vedetele sovietice:

Tun 37 mm. Md. 1939.

Unghiul de tragere = — 5° până la + 85°
Unghiul de direcţie = 0° până la 360°
Viteza la gura ţevii = 900 m/sec.
Bătaia maximă orizontală = 8000 m.
Greutatea proectilului = 0,720 kgr.

Tunurile de 20 mm. A.A. sau mai bine zis mitralierele grele de 20 mm. A.A., au în general următoarele caracteristici:

Viteza la gura ţevii = 830 m./sec.
Bătaia maximă = 5000 m.
Greutatea proectilului = 0,128 kgr.
Cadenţa = 280 lov./minut.
Celelalte elemente ca mai sus.

In numărul viitor, vom arăta cum au fost folosite vedetele rapide în războiul actual.

Trei poeţi români

de cântăreţi ai mării

I. GR. PERIEŢEANU

De o cu totul aită natură, *Mărgăritarul bolnav* ne desvăluie atitudinea, de obicei cu grijă ascunsă de poet, a contemplaţiei pure :

Inchis adânc în fundul sipetului tăcut,
Lăptos ca o 'mpietrită broboană de colastră,
Pe'ngusta periniţă de catifea albastră
Tânjia mărgăritarul de-un dor necunoscut.

De-o boală neştiută zăcea, captivul ros.
O racilă ascunsă îl îmbâcsia cu ceaţă
Şi 'l pistruia cu pete subţiri, ca o albeaţă
Pe ochiu-i fără ape şi tot mai somnoros.

Bătrânul Gad zaraful, plângând cu dinadins
Işi cerceta comoara cea desmierdată zilnic,
Pe când mărgăritarul din ce în ce mai silnic
Mocnia ca o lumină ce-aproape e de stins.

Şi astfel nestematul se ofilia 'n sipet
Şi lâncezia 'n neştire, învăluit în scamă,
Dar nimeni nu putuse o clipă să-şi dea seamă
Ce taină dureroasă îl mistue încet.

Zadarnic o fecioară cu sufletul păgân
L-a aninat pe sâni-i bălani şi tari ca piatra:
El, ce trăise 'n vremuri pe piept la Cleopatra,
Zăcea posac şi rece acum, ca un bătrân.

Ingălbenit pe-alocuri, sfărâmicios, avar
Lăsa să se străvadă o zare tot mai slabă
Şi-şi oblojia lăuntrul şi inima-i bolnavă
Cu-o pojghiţă sbârcită şi tulbure de var.

Se închidea în sine osos şi aburit...
Ca floarea vie smulsă din umeda grădină,
Ne mai având adâncul cu seva lui marină
Crăpa, pierzându-şi lustrul, uscat şi jupuit...

Muria mărgăritarul cu stingeri şi alean,
Secat de-un dor năpraznic şi fără alinare
Şi 'n lunga-i agonie visa departe 'n mare
Un cuib de scoici bătute pe-o creangă de
[mărgean.

Aici visul predomină realitatea, căci dincolo de nostalgica chemare a mării, care bântuia sufletul împietrit al mărgăritarului, recunoaştem uşor, sub apollinica fluturare a poeziei, eterna problemă, a fiecăruia din noi, desrădăcinaţi din locuri şi din vremi, din sufletele pe cari le-am adorat, din propria-ne fugară tinereţe. Cu gingăşie de vis, poetul sobru se cufundă în tăcerea lucrurilor, transfigurând, în măiestrite stihuri, dureroasa aducere aminte a indealului, pe care îl vezi pierzându-se în sufletul tău. Niciunde versul d-lui Voiculescu n'a înflorit într'o mai curată viziune, ca în aceste strofe de chinuitoare altitudine lirică.

Dar, valoarea excepţională a poemului nu constă numai în problema propusă cititorului, ci, mai presus, în afinitatea psihologică pe care se susţine, încât ne doare parcă inima tot mai secată de dor a mărgăritarului bolnav.

Trecând peste poema *Ostrov încins de ape*, sugerată de imanenţa şi limitele fiinţei noastre, distingem poemul *Iisus pe ape*, ca o supremă împlinire al celui de al treilea mănunchi:

Isus umbla pe ape şi namile de valuri
Se prefăceau, supuse, în lespezi la picioare.
O pârtie, croită de-adreptul până'n maluri
Ii netezia ca'n palmă talazuri şi vultoare.

Departe'n sorbul lacom, cu vântul împotrivă,
Nevolnici, ucenicii uitase să se roage;
Corabia, o coajă de nucă costelivă
Trosnia în pumnii mării, clătinindu-se din doage.

Furtuna înteţită-i orbia cu praful apii
Şi pulberea amară le îneca gâtlejul...
Dar tot vedeau cum colo se umilesc nahlapii
Şi 'ntr'o cărare lină se schimbă 'ntreg vârtejul.

Şi, încleştaţi de spaimă cu mâinile pe funii,
Priviau cum uriaşa nălucă se tot duce:
Cu braţele în lături plutia 'n bătaia lunii
Trăind şi cer şi ape ca o imensă cruce —

Poezia nu se rezumă la pitoresc, ci trebuie privită în sensul ei adânc, ca o semnificativă tălmăcire a concepţiei poetice.

Exegeţii spun că, în faptul serii, privindu-l, din depărtare, cum se preumbla la marginea mării, discipolii au putut aievea vedea mersul lui Iisus pe ape. Miracolul s'ar mărgini, deci, la o simplă iluzie optică. Dacă raportăm însă fenomenul halucinantei apariţii, la conceptul dragostei şi credinţei, cum e şi cazul de faţă, imensa cruce vie simbolizează destinul omului îndumnezeit prin jertfa suferinţei.

Incă o trăsătură de maestru, cată a fi relevată, în întreaga desfăşurare strofică: acea atmosferă de nedeterminare, la graniţa incertă dintre vis şi vieaţă, prin care, subteran, curge firul de aur al inspiraţiei, ca o creştinească mărturisire a poeziei.

Intrezăriri aduce al doilea mare aport de marine voiculesciene. Trei sunt poemele, deosebite ca structură, în care freamătul noianului a fost iconit de vorbe: *Charon*, *Primăvara la Balcic* şi *Ţărm Clasic*. Dintre ele, prima este, după cum vom vedea, reprezentativă în lirica intimă a poetului.

Accentul marin, prin care debutează intelectualizatul vers din *Ţărm Clasic*.

Dorm luminoase stoluri de coloane,
In mare, şipote de trepte pier.

(I, 1—2)

nu mai e susceptibil de o interpretare alta decât sub unghiul împlinirii estetice.

Pentru amploarea şi magnificul ireal topit în realitatea peisagiului, *Primăvara la Balcic* se cuvine în întregime cunoscută:

Au isbucnit la Balcic nerăbdători migdalii
Deşi albastrul mării e încă tot sever.
De după coastă prinsă în linii de vitralii
A isvorît o barză şi curge albă 'n cer.

Descarcă'n port înalta corăbie-a luminii
Sidefuri, aur, şaluri, aeriane-averi.
Hamali ţâşnesc din cheiuri de cum sosesc streinii,
Iau dealurile'n spate seninele poveri.

Golaşele cocoaşe se umplu de splendoare,
Uimit priveşte golful din cearcăn de ochi mari
Cum, strălucind, verzi, roşii, pestriţi, albaştri'n soare,
Pe râpi de vechi mătăsuri îmbobocesc Tătari.

Balcicul devenise, la noi, un adevărat refugiu al poeziei. Aproape că nu există artist de seamă, care să nu fi consacrat acestui minuscul port, cu dărnicie împodobit şi iluminat de amintirea unei mari regine, elogiul de vorbe şi culoare al artei româneşti. Aşa se face că, vremelnica lui înstrăinare, este oarecum paradoxal recâştigată în domeniul, de astă dată vecinic, al spiritualităţii noastre.

Recitind proslăvitoarea incantaţie a d-lui Voiculescu, stăpânit de contemplativa iradiere a pierdutului peisagiu de vis şi cântec, pentru întâia oară în viaţă am încercat un simţământ de regret în faţa frumuseţii şi gândurile m'au dus, departe, acolo unde înbătrânita-mi inimă sângerează pe culmile refuzului pur.

Cu această scurtă digresiune, să ne întoarcem la sus pomenitul *Charon*, marină de zile mari, care face cinste, nu numai autorului, dar însăşi literaturii române:

Corsar al cărnii, pururi pe mările ei joase
Intre oftări de înger şi'ntre scrâşniri de dinţi
Am străbătut cu stele'n catargele voioase
Bosforul alb şi dulce al tainelor fierbinţi.

Plăceri încoronate, şirag de triste mumii
Sub piramida vremii în aur v'am culcat
Şi migălii zadarnic, o paradis al lumii,
Să te deschid cu cheia frumosului păcat.

Pe cine-l svârle spuma cu Nordul tot în spate
Şi încoifat cu noapte în loc de prădăciuni?
Din marele cutreer cu vise înecate
Aduc un fir de algă făcută cu minuni...

Tot cerul dintre braţe s'a şters... Pe-un ţărm de [iască
Un pusnic ars de lună încovoiat şi gol
Impotomolit în gânduri aşteaptă să sosească
Ursuzul moş de umbră cu luntrea de-un obol.

Parcimonios cultivată, pasiunea a deslănţuit poemul în florala-i minunată goliciune, ademenind în cuvinte neîntinatele frumuseţi ale visului.

Charon e o lamentaţie după paradisul pierdut al dragostei. Abia acum cunoaştem majorele posibilităţi ale neîntrecutului stilist, care e dl. Voiculescu.

Descompus, poemul prezintă o romantică incidenţă creatoare: în primele două strofe se deschid toate comorile trecutului, într'o simetrică iconostază; pe când întâiul cuatren fierbe încă în mierea încoronatelor plăceri, al doilea coboară în desiluzia frumosului păcat. Apoi, iată-l din nou pribegind, pe îndrăgostitul corsar al cărnii, în noaptea strofei a treia, ce corespunde, în economia întregului, fiziologiei deficienţe care urmează sărbătoreasca împreunare. Din tot ce-a fost, rămânem cu firul minunat — de algă, de vis — al amintirii, care înfiorează versul cu-o negrăită frumuseţe. Iar târziu când bosforul alb şi dulce al tainelor, devine un ţărm de iască, lipsit adică de primăvara îmbelşugată a iubirii, strofa ultimă ni-l înfăţişează aşteptându-şi sfârşitul ca un străin pustnic al renunţării, metamorfozat de gânduri şi regrete.

Dincolo de aparenţa marină, tematica versului oglindeşte, odată cu singulare experimentări sufleteşti, spre deosebire de *Luceafărul* lui Eminescu care se înalţă într'o superbă şi eternă izolare, dramatica frângere a devenirii noastre sentimentale.

Cu acest poem de ucigătoare tristeţe, repovestindu-se cu atât elan, poetul îşi rezervă asupra confraţilor săi, un imprescriptibil drept — întru identitate.

Eşită din botezul de sânge şi de slavă al marelui război, arta d-lui V. Voiculescu semnifică, pe lângă mărturia unei nobile suferinţi, o poetică şi sufletească aderare la românism.

O predilecţie a d-sale pare a fi restituirea unui pierdut tezaur de bătrâneşti cuvinte; o seamă de alese cuvinte, în bună parte ignorate chiar de dicţionarele noastre linguistice, dar pe care, cu o neostenită dragoste le-a încrustat pe firmamentul poeziei. Istoria literaturii va să se preocupe, desigur, şi de această însemnată şi augustă funcţiune a cărturarului în păstrarea limbei strămoşeşti.

Dintre marinele d-lui *Ion Pillat*, vom stărui asupra ciclului de căpetenie, *Versuri pentru Balcic*, din volumul *Ţărm Pierdut*, semnificativ şi important pentru cine caută să pătrundă splendoarea unor pierdute meleaguri româneşti.

Pe ţărmul Mării Negre, la Balcic, iubita noastră regină Maria şi-a coborât visul în realitate, construindu-şi, asemeni străvechilor Doamne, un refugiu suveran, în care a căutat să-şi odihnească, în mijlocul frumuseţii, slăviţii ei ani din urmă. Acolo unde natura însăşi a voit parcă să se'ntreacă pe sine, regina a pus la contribuţie toate marile-i resurse spirituale, pentru a spori farmecul cadrului de granit şi verdeaţă al reşedinţei sale preferate şi a înălţat sfânt locaş Domnului, — ca o materializare menită să evoce de-a-lungul vremilor sufletul ei pios, — biserica *Stella Maris*.

Un alt stil de viaţă domneşte în priveliştea însorită, ce se profilează sau se reflectă în azurul îngemânat al coastei de argint. In pictură, Steriade, Dărăscu, Kimon Loghi, Şirato, Florian, Mutzner, Lucian Grigorescu, Rodica Maniu, Arnold, Maria Brateş-Pillat şi alte strălucite talente, au produs un reviriment la noi, în arta coloritului şi a expresiei, filtrând prin prizma sufletului lor fireştile comori ale acestui încântător ţinut.

Ion Pillat, făurind cântecul din ce în ce mai pur al cuprinsurilor româneşti, se simte în deosebi atras de înminunarea pe care i-o oferă cadrul oriental al ţării.

In ciclul versurilor pentru Balcic, expresivul port ocupă el singur o pătrime a volumului. In douăsprezece poeme d-sa ne dă poate cea mai deplină realizare a subiectului, căci Balcicul înseamnă nu numai o împlinire a creaţiei sale, dar şi a poeziei locale pe care a surprins-o între aspectele specifice ale versului.

Odată cu schimbarea peisajului „rodit cu cerul toamnei argeşene" sau vibrând încă în amintirea Moldovei

natale, poetul, în poema *Implinire*, deschizând ciclul, se întoarce către o nouă viziune „pe ţărmul vrăjii regăsit în lume". Iar aceste „ceruri schimbătoare" nu-s oare svonirea sufletului care se regăseşte şi el în plenitudinea frumuseţii?

Balcic încins cu ziduri de cenuşă,
Balcic cuprins cu murmur de fântâni,
Incununat cu ceruri de brânduşă
. . . . . .
Loc sfânt, ca tinereţea de senin...
(Ţărm pierdut, Balcic)

Deodată cântăreţul se găseşte în plin trecut:

. . . . . *cetatea*
Smochinelor şi-a pietrii,
. . . . . .
Cu marea mai bătrână decât toate...
(Idem, Balcic Lunar)

Apoi, revine parcă beat de frumuseţe pe cărările exuberante ale visului :

Pe drumul de la vii pe unde marea
Se vede ca un lan de stânjenei,
Purtând lumina serii între ei.
(Idem, Sarcofag tracic)

Balcicul a stârnit imaginile, făcându-le să se înaripeze ca un stol de albe porumbiţe, vrăjite de glasul frumuseţii. Versul capătă ample şi delicate sonorităţi, realitatea şi visul se îmbină pe nesimţite în transfigurarea peisagiului marin.

Privind vieaţa de acum, poetul distinge uşor urma trecutului păgân şi versul său renaşte împodobit de înflorirea mitologiei greco-latine, ca în Dionysopolis :

Terasele coboară către mare
Cu pasul de-armonie împlinit,
Purtând pe tava de aramă floare
Şi rodul sudic toamnei ce-a venit
Cu pânze roşii pe străvechea mare
In cinstea zeului de altă dată...
(Idem)

Frumuseţea se limpezeşte printre meandrele trecutului, pe care poetul îl consideră ca pe o îndepărtată a lui amintire.

N'am pomenit încă de suprema realizare a ciclului, una din cele mai splendide podoabe ale scrisului nostru în genere, poemul Stella Maris. Celelalte versuri pentru Balcic sunt doar fundalul de armonie pe care se înscrie stelata unduire a cântecului suav şi pur, pentru care cel mai bun comentar înseamnă o integrală citare :

La plaja liniştită când stelele înnumeri
Coboară pe poteca pustie sub smochin
Colina, cumpănindu-şi isvoarele pe umeri,
Ca o fecioară greacă purtând urciorul plin.

Pârâie în şoptire ascund prin seara sură
Străvechile tulpine cu tinere mişcări;
Treptat mai şters amurgul, în ritmică măsură,
Sandala de lumină o joacă peste mări.
Oglinzi se sparg cu sgomot şi se refac pusderii,
Colina se ridică pe cerul tot mai clar,
Când le aştern pe piatră poverile durerii,
Privind cum creşte steaua pe valul solitar.
(Idem)

Subiectul poemului e cât se poate de simplu: poetul priveşte, pe înserat, cum se proectează în zare linia sinuoasă a unei coline şi ne redă ritmul lăuntric care întovărăşeşte efuziunea lui lirică, trecând dela contemplaţia naturii la frumuseţea transfigurată a statuei eline cu care se aseamănă linia ce curge la orizont. Intr'o tăcere de basm cuvintele încep să cânte. Imaginile se perindă, învăluitoare, cu solemnitate aproape mistică, vizuale, ca în prima strofă, şi auditive, în cele dintâi versuri din a doua şi a treia strofă, ele reînvie natura într'un suprem efort de contemplaţie, care s'ar putea schematiza astfel:

Colina, cumpănindu-şi isvoarele pe umeri,
. . . . . .
. . . . . *amurgul* . . . . .
Sandala de lumină o joacă peste mări.

Desperechiate, versurile îşi pierd svonirea pe care o au în forma cuatrenelor originare, unde nestematele cuvintelor s'au încrustat măestrit şi natural, ca în orice operă desăvârşită. Abia în ultima strofă, a treia, pastelul se apropie de starea sufletească a poetului, fără a părăsi însă elementul descriptiv: undele se sparg de ţărm, în timp ce, inversându-şi superb rolurile, colina urcă pe cer şi steaua coboară pe valul solitar, Steaua Mării. Peisajul acesta real, întrerupt doar de şopotul isvoarelor sau de vuetul valurilor, păstrează nealterate graţiile reveriei din care a purces în lumina creatoare a spiritualităţii româneşti.

Şi în ceasul de taină al înserării, ca o înseninare a peisajului îndoliat, visul poetului descinde pe lespedea sub care deapururi va tace inima reginei tuturor românilor, pe când steaua nemuririi ei se spovedeşte în marea pe care a iubit-o.

Rezumând, însăilarea aspectelor marine a fost, pentru noi, un prilej rar de a proslăvi marile realizări ale grupului tradiţionalist, Nichifor Crainic, V. Voiculescu şi Ion Pillat.

Prin prospeţimea şi simpla claritate a formei, dl. Nichifor Crainic reaminteşte literaturii noastre perfecţiunea eternă a poeziei.

Versurile d-lui V. Voiculescu sunt ca un bronz. Adeseori, citindu-l, mi-am amintit de încordarea masivă a gândirii, ce caracterizează împietritul vis al divinului Angelo.

Datina străbună îşi caută locul în stihurile d-lui Ion Pillat. El nu se îndreaptă spre mare ca un simplu privitor, sau ca un poet de necontestat talent, ci, cum însuşi o spune atât de frumos: „în spate purtând ţara" cu ceeace ea reprezintă mai românesc în peisagiu şi cuprins.

Marile premii naţionale de poezie, cari, dela 1936 încoace, au încununat ca lauri tustrele fruntile încărunţite ale poeţilor până acum elogiaţi, n'au făcut decât să consfinţească, în mod oficial, unanima învestitură de mari poeţi români, pe care cititorii le-o acordaseră, cu binemeritate elogii, de-alungul ultimului pătrar de veac.

OCEANUL PACIFIC

de **C. Amiral C. NEGRU**

Originea populaţiunilor indigene

Războiul din Pacific ne aduce în auz prin Radio, în scris prin reviste şi gazete, operaţiuni de câştig şi pierderi de insule şi arhipelaguri din marele ocean, încât cred necesar să reîmprospătăm pentru cititorii revistei „Marea Noastră" cunoştinţele deja căpătate, prin câteva consideraţiuni, foarte sumare, asupra câtorva arhipelaguri din marele ocean, despre care auzim mai des.

Numeroase studii s'au făcut cu privire la originea indigenilor ce locuesc insulele Pacificului. Unele au emis ipoteza că aceşti locuitori sunt veniţi din America, ipoteză grea de admis, întrucât sunt cel puţin 6.000 de km. între coasta Americii (Peru) şi arhipelagul cel mai apropiat al insulelor Marchize, şi întrucât spaniolii la stabilirea lor în America au găsit insulele Juan Fernandez şi Galapagos, cele mai apropiate de America, fără locuitori. In afară de aceasta, vechile populaţiuni ale Americii nu erau popoare maritime, mijlocul lor de locomoţiune pe mare era numai nişte plute greoaie cu pânze, faţă de pirogile polineziene uşoare şi iuţi.

In general, se admite că popoarele Pacificului au venit dinspre apus, din sudul oriental al Asiei, de unde şi-au luat sborul, ca nişte roiuri de albine, înspre răsărit în Pacific, şi înspre apus spre Oceanul Indian şi Madagascar.

Când s'a produs prima migraţiune.

Primele migraţiuni — spun unii cercetători — au avut loc în Plaistocen, epocă ce aparţine quaternarului, pe care încă îl trăim, epocă în care geologii spun că s'au rupt şi istmurile europene: Dardanele, Bosforul şi Pas de Calais. In această epocă au dispărut din Europa: leul, hiena, ursul cavernelor, elefantul, rinocerul, hipopotamul. Această primă migraţiune a fost compusă din Tasmanieni şi Australieni, rasă negroidă şi care a ocupat Melanezia de azi. In arhipelagul Noilor Hebride se găsesc şi azi armele lor caracteristice, boomerang-ul.

A doua migraţiune a fost a Melanezienilor, rasă mai evoluată ca cea dintâi, şi ei popor negroid, diferit de negrii din Africa, cu părul frizat, dar nelânos, pielea de culoarea ciocolatei, dar nu neagră, şi care s'au întins în Pacificul Occidental, până aproape de Noua Zelandă. In general, Melanezienii sunt împărţiţi în două: Papuaşii, care în limba lor însemnează cârlionţ, şi se găsesc mai cu seamă în insulele Salomon, Noua Guinee şi Noua Caledonie; şi Melanezienii propriu zişi, care s'au răspândit până în America, fiind înrudiţi ca limbă cu popoare ce locuiesc dela Oregon până la Istmul Tehuantepec (Mexic).

Al patrulea val ar fi format de Polinezieni, aceşti Fenicieni ai lumii orientale, şi Indonezieni, popoare cu tenul deschis şi părul neted, sălbateci albi, a căror origină ar fi din orientul caucazian, şi elemente galbene malaeze. Atât Melanezienii cât şi Polinezienii nu sunt separaţi printr'o limită precisă, între zona neagră şi cea albă se găseşte o zonă, să-i zicem gri, care populează arhipelagurile: Caroline, Gilbert, Bismark, Salomon, Santa Cruz, Noile Hebride, Loyality, şi Fidgi.

Indonezienii, fraţi cu Polinezienii, s'au stabilit în Polinezia occidentală sau Micronezia; popoare cu culoare variind dela brun clar, la brun arămiu şi la negru, cu părul când lins, când cârlionţat, ceeace arată amestecul lor cu Negritos, cu Melanezienii şi Papuaşii.

Migraţiunile au fost maritime.

Aceste migraţiuni n'au putut fi decât maritime, întrucât geologia nu ne permite să emitem ipoteza că mari schimbări terestre în Pacific ar fi avut loc în timpuri apropiate, şi că prin urmare mulţimea acestor arhipelaguri, pe care se găsesc aceste popoare, s'ar fi produs în timpuri recente. Ei n'au putut veni decât dinspre apus, de prin arhipelagurile asiatice, după ce au stat timp şi timp în Indochina şi India. Mulţi cercetători se miră că aceste migraţiuni pe apă s'au putut efectua în sens invers vânturilor şi curenţilor dominanţi în Pacific, dela răsărit la apus. Cum au putut ei emigra dela apus spre răsărit? se întreabă aceşti cercetători. Se uită însă că vânturile nu au totdeauna constanţa pe care le-o atribue meteorologia, iar curenţii marini curg şi ei câteodată contrar direcţiei obicinuite şi că în unele din aceste întoarceri pe dos a vânturilor şi curenţilor, au putut avea loc migraţiuni. Alţi cercetători au admis, ca să explice popularea oceanului voiajele involuntare, întrucât se cunosc numeroase cazuri de pirogi împinse de vânt în afară de drumul voit şi aruncate în insule foarte depărtate. In 1833 o joncă dela Yedo (Japonia) a fost aruncată tocmai în Honolulu (Haway), peste 7.000 de km. Nu există insulă în Pacific pe care să nu se găsească o pirogă asvârlită de vânt la distanţă enormă. Intrebarea e, cum s'a putut popula o suprafaţă de mare, atât de imensă când aceste pirogi, asvârlite de vânt, erau numai cu marinari bărbaţi, fără femei. Aşa că trebue să admitem migraţiunea în massă, voită, şi care ne arată aptitudinile maritime ale acestor polinezieni, a căror cunoştinţe geografice şi astronomice au fost puse în evidenţă de Cook. Tahitianul Tupays a desenat pentru Cook o hartă care, deşi nu exactă, arată totuşi că insularul cunoştea arhipelaguri şi insule foarte depărtate de Tahiti. Pe de altă parte, pirogile polineziene de care se serveau ei în războaiele lor măritime, şi în navigaţia lor aventuroasă, erau adevărate corăbii, cu punte, luau 150 la 180 de oameni şi ţineau marea mai bine decât corăbiile europenilor, aşa încât nu e de mirare că ei navigau pe distanţe enorme: dela Fidgi la Noua Zelandă, 1775 km., dela Haway la Insulele Marquise şi Samoa, 3.500 km., etc. Şi de ce nu am admite că aceşti Fenicieni ai Pacificului puteau să străbată astfel de distanţe, cu pirogile lor nerăsturnabile, când căpitanul Blych părăsit într'o barcă de echipajul lui de pe „Bounty", revoltat, a săvârşit extraordinara odisee, care l-a dus din insulele Societăţii la Timor, traversând astfel Pacificul pe o distanţă de 12.000 km.

O altă probă că migraţiunile au fost maritime este uniformitatea civilizaţiei şi a limbei polineziene. Indigenul May din Tahiti, care acompania pe Cook, s'a înţeles foarte uşor cu cei din Noua Zelandă (peste 2.500 de km.); azi e deajuns câteva zile pentru un hawaian, să se înţeleagă cu un tahitian la peste 4.000 de km

Cauzele migraţiunilor şi epoca lor.

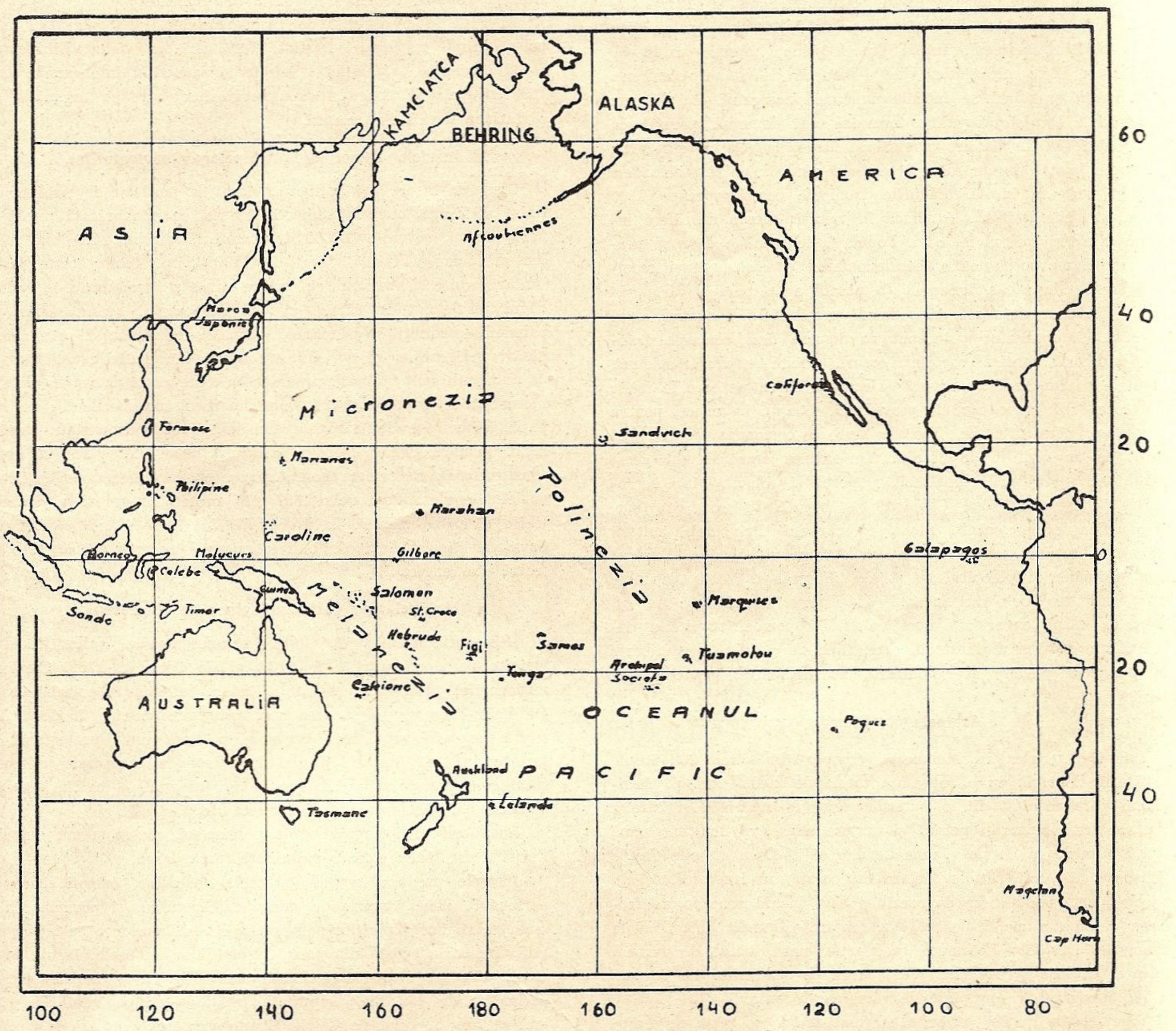
Nu se cunosc cauzele acestor migraţiuni; tradiţiunile indigene spun că multe erau datorite şefilor lor învinşi şi care luau cu ei şi pe partizanii lor; alte ori migraţiunile se datorau excesului populaţiei. Tradiţia în insulele Gambier spune că preoţii indigeni trimeteau numeroşi tineri către răsărit, în căutarea de pământuri nouă; îmbarcaţi pe nişte plute formate din trunchiuri de arbori, numite paepae, şi cu singura provizie apă şi o pastă din fructul arborelui de pâine, au ajuns până în arhipelagul Tuamotu şi Pitcairn.

Epoca acestor migraţiuni ar fi după tradiţiile indigene, păstrate de cântăreţii lor, de menestreli, pe la 827 î. Chrs. pentru insulele Marquise; în Tahiti în secolul 9—11; în Fidgi şi Samoa secolul 10—12; Noua Zelandă 14-15. Uniformitatea civilizaţiei în Polinezia ne face să admitem că migraţiunea lor în diferitele arhipelaguri e recentă, întrucât, se pare că timpul trecut în diferitele insule, nu a fost prea lung pentruca acţiunea pământului şi a climei să-i fi influenţat, diferenţiindu-i.

Arhipelagul Insulelor Salomon.

Se întinde dela nord est la sud vest pe două rânduri de insule, între Noua Guinee şi Noile Hebride, însumând o suprafaţă de 44.000 de km. p. şi cuprinde principalele insule: Bougainville, Choiseul, Isabel, Noua Georgie, Malayta, Gudalcanar, etc. Un pământ de aluviuni amestecat cu cenuşe din erupţiile vul-

canice, şi un climat umed şi cald, fiind situate pe latitudinea 8° sud, dă acestor pământuri o vegetaţie bogată în păduri şi plante cu esenţă tare: cuişoare, ginbimbre. Populaţia indigenă se compune din două elemente deosebite: Negritos, resturi dintr'o rasă primitivă, şi papuaşii pe litoral, la fel cu cei din Noua Guinee şi antropofagi ca şi ei, de o abilitate marinărească fără pereche. Părul lor încreţit şi sbârlit îl decolorează cu calce, şi-l împodobeşte cu un pieptene de bambu, împopoţonat cu pene roşii, o diademă de scoici albe, un colier de dinţi de câini, pandantive de sidef, cu inele pe braţe şi picioare, cu nişte cilindri respectabili de lemn, duri mari şi apăsătoare, ploi abundente, din care cauză fluviile sunt numeroase şi torenţiale, păduri exuberante, culturi tropicale: orez, bumbac, trestie de zahăr, tutun. In măruntae: aur, metale industriale, cărbuni. Populaţia se compune din Negritos spre interior, Malaezi spre litoral şi cei mai numeroşi Papuaşii. Olanda are dela 1828 partea occidentală a insulei cu 350.000 km. p. din care-şi trag nuca muscadă şi perlele. Englezii stabiliţi în insulă dela 1885 în faţa Australiei au fundat port Moresby, pentru care care Japonezii dau azi lupte de cucerire. Spre Nord est se întindea colonia germană Impăratul Wilhelm de 180.000 km. p. fundată în



Harta Pacificului, cu pusderia lui de insule

agăţaţi de urechi ca cercei, o pană de papagal în vârful nasului şi o bucată de sidef în păretele nasal, toate formează găteala lor obicinuită. In centrul fiecărui sat al lor se află o casă mare comună, în care femeile nu pot intra, şi în care încăpere se ard prizonierii de răsboi, ale căror capete se păstrează ca trofee.

Noua Guinee sau Papuaşia.

Insulă în Melanezia, la nord de Australia, de care e separată prin strâmtoarea Torres, lungă de 2350 km. largă de 675 km., insula are o suprafaţă de circa 786.0000 km. p.; după Groenlanda e cea mai mare insulă de pe glob. Golfurile tăiate de natură îi dau înfăţişarea unei păsări gigantice. Climatul ecuatorial: căl-

1888 cu capitala Finschhafen, pe golful Huan, într'o baie adâncă şi bine adăpostită. Prin pacea dela Versaille posesiunea germană a fost luată de englezi.

Noile Hebride.

Cele 37 de insule care formează arhipelagul Noilor Hebride cu o suprafaţă de 15.157 km. p. sunt înconjurate de numeroase stânci de corai, vulcanice, muntoase, umede, bogate în torenţi ce dau peşte; vegetale ale zonei toride, păduri de teck, lemn de roză, gaiac, un lemn tare şi răşinos, nuca de cocos, porumb, tutun, cafea; cu o populaţie de circa 73.000 locuitori, în cea mai mare parte de rasă papuaşă. Indigenii au oarecare gust artistic, le

place dansul, muzica şi sculptura. Câteva sute de europeni, francezi, s'au fixat în insulă cu toată nesănătatea climatului. In 1885 Franţa anexează arhipelagul, dar în urma reclamaţiunilor coloniilor engleze australiene, Anglia obţine condominiu, adică dreptul de suveranitate exercitat în comun de ambele puteri, în 1887. Viti, insula cea mai centrală şi mai bine exploatată e complet franceză. Dintre cele mai importante insule din grupul Hebridelor citäm: Espirito Santo, Manicolo, Ambryn, Epy, etc.

Noua Caledonie.

Posesiune franceză în Melanezia, situată la 1400 km. răsărit de Australia, între 20° şi 22°24' latitudine sud şi 161°41' şi 164°43' longitudine est, cu o suprafaţă de 18.000 km. p. şi circa 30.000 locuitori indigeni. Insula are 400 km. lungime şi 40—50 km. lăţime. Este înconjurată de o barieră de stânci coraliene. Intre coastă şi stânci se întinde un canal navigabil. La 80 km. spre răsărit insulele Loyality formează un alt rând paralel cu Noua Caledonie. Insula are o climă sănătoasă şi relativ temperată. Anotimpul ploios începe din Decembrie până în Mai. Cicloanele nu sunt rare în insulă. Pădurile tropicale ocupă aproape 1300 km. p. In general insula e săracă în vietăţi: câteva mamifere indigene şi câteva păsări ici colo. Populaţia indigenă e de rasă neagră curcită cu polinezieni. Neocaledonianul e agricultor şi recoltează trestia de zahăr, ignamul, (o plantă agăţătoare a cărui rădăcină foarte voluminoasă dă o feculă comestibilă), bananul, nuca de cocos. Canibalismul a început să dispară dela ocupaţia franceză. Indigenii fabrică rogojini, coşuri, fringhii, securi, măciuci, prăştii. Din trunchiuri de arbori îşi scobesc bărci, pe care le unesc două câte două şi pe care le prevăd cu câte un balansier, pentru a le face nerăsturnabile. Fiecare trib e comandat de un şef asistat de un consiliu de bătrâni. In ordinea erarhică, sub acest consiliu vin: vrăjitorii, luptătorii, poporul şi sclavii. Situaţia femeii e inferioară. Noua Caledonie e bogată în mine de aur, aramă, fier, crom, cobalt, nichel şi cărbuni. Principala cultură e cafeaua, tutunul, ananasul, banana, porumbul, fasolea. Exploatarea pădurilor şi pescuitul au şi ele importanţă. Noua Caledonie descoperită de Cook, fu anexată de Franţa în 1853 şi în ea, Franţa a făcut experienţa unei colonizări penale, trimiţând deportaţii din 1870 şi răufăcătorii, care, fiind de o calitate inferioară, din punct de vedere al colonizării, au îndepărtat pe coloniştii liberi.

Arhipelagul Fidgi.

Arihpelag englez în Melanezia, compus din circa 200 insule de diferite mărimi, cu o suprafaţă totală de 20.000 km. p. Arhipelagul pare rezultat din o puternică erupţie vulcanică şi care a lăsat ca urme numeroşi geiseri şi cratere stinse, cu înălţime până la 1.500 mtr., în insula Vanua-Levu şi Viti-Levu. Micile insule fidgiene sunt atoli (insule inelare de corail) madreporice, legate cu cele mari prin bariere de corail şi care închid zone foarte frumoase de ape calme. Climatul este tropical şi uscat dela Mai la Octomvrie, iar dela Februarie la Martie umed, bătut de furtuni violente. In insula cea mare, Viti, curge pe o lungime de 60 km. un râu navigabil în apropiere de vărsarea în mare.

Vegetaţia în partea răsăriteană, mai ferită de vânturi, e bogată; aci creşte: santalul, curmalul, arborele de pâine, ignamul, ananasul, bananul, bumbacul, etc., In mare se pescuiesc perle. Descoperită de Tasman la 1643, recunoscu în 1874 suzeranitatea Angliei. Are o populaţie de circa 120.000 de locuitori Indigeni, papuaşi amestecaţi cu tongaleni şi vreo 2000 Europeni.

Arhipelagul Santa-Cruz.

Arhipelag englez în Melanezia, situat la nord de Nouile Hebride.

Intre o infinitate de insuliţe, cuprinde şi 7 insule mai mari, din care principala Santa-Cruz are 560 km. p., Vanicoro de 164 km. p. devenită celebră prin aceia că aci a fost masacrat de Indigeni, în 1785, La Perouze, celebrul navigator francez, însărcinat de Ludovic al 16-lea cu un voiaj de descoperiri. Suprafaţa totală a arhipelagului e de 938 km. p. şi vre-o 5—6000 de indigeni melanezieni amestecaţi cu maorii, încă foarte sălbatici.

Arhipelagul Tonga.

Numit încă şi Insulele amicilor, situat pe 18°1'—22°25' latitudine sud, 176°—178°24' longitudine vest, se compune din aproape 100 de insule cu o suprafaţă totală de 1000 km. p. Se bucură de un climat cald, ploios, dar sănătos. Toate insulele sunt zguduite de comoţiuni subterane, care, din timp în timp, fac să apară şi să dispară în larg vulcani marini. Se produce: nuca de cocos, trestia de zahăr, arborele de pâine, santal, păsări şi porci în abondenţă, peşte pe ţărmul mării. Ca toţi polinezienii, Tongalezii dispar, încât în timpurile noastre nu cred să fie mai mulţi de 15.000 oameni, frumoşi, robuşti. Femeia e reputată ca frumoasă.

In 1643 fu descoperită de Tasman, iar în 1698 veniră în arhipelag primii misionari creştini. Toţi cari au vizitat arhipelagul laudă bunătatea populaţiei şi rarele lor atitudini intelectuale. Dela 1899 arhipelagul Tonga e supus englezilor, care au organizat aci o staţiune navală importantă.

Insulele Samoa sau Arhipelagul navigatorilor.

Grup de insule din Polinezia, situat la nord-est de Arhipelagul Fidgi şi Tonga, e compus din 14 insule, cu o suprafaţă totală de 2787 km. p. şi vre-o 37.000 de locuitori, samoani. Cea mai mare din arhipelag e insula Savai de 1700 km.p. Toate aceste insule sunt vulcanice şi presărate cu cratere stinse şi înconjurate de atoluri. Flora insulelor deşi săracă e însă exuberantă, având păduri de palmieri, cocotieri şi pandanos. Fauna e reprezentată prin câteva păsări indigene şi câteva animale aduse din Australia şi Europa.

Indigenii sunt polinezieni curaţi, cu toate că în câteva insule s'au încrucişat cu papuaşii. Până acum un secol moravurile lor au fost puţin influenţate de Europeni, azi însă sunt convertiţi la cristianism. Insulele Samoa formau până mai acum câţiva ani un regat constituţional, cu camera nobililor şi aceia a reprezentanţilor, după modelul englez. Puşi dela 1887 sub protecţia engleză a Statelor Unite şi a. Germaniei. In Noembrie 1899 cele două mari insule Savai şi Upulu devin colonii germane, pentrucă după 1918 să treacă sub englezi.

Arhipelagul Taiti sau Insulele Societăţii.

Descoperit în 1605 de Quitos, recunoscute de Walles în 1767, vizitate de Boungainville în 1768, şi de Cook în 1769. Certurile misionarilor protestanţi şi catolici aduse intervenţia comandantului Du Petit-Thouars şi semnarea unui tratat de amiciţie în 1838. Intrigile engleze avură ca rezultat stabilirea unui protectorat al Franţei în 1842. Refuzul insulei de a recunoaşte clauzele protectoratului se sfârşi cu abdicarea lui Poumare al V-lea în 1820 şi anexarea arhipelagului în Decembrie 1880.

Locuitorii arhipelagului sunt polinezieni, cu moravuri dulci şi liniştite, dar leneşi şi de o moralitate foarte largă.

Insulele produc: ignanul, arborele de pâine, cartofi, bananul, portocalul, lămâi, trestie de zahăr, cafea, tutun, şi porumb. Creşterea animalilor domestice pentru nevoile indigenilor e puţin desvoltată. Industria constă din pescuitul stridiilor cu perle. Insula principală din acest arhipelag Tahiti, sau Othaiti, se întinde pe un perimetru de 192 km.; suprafaţa totală a arhipelagului de 1042 km. p. are o populaţie de 10.000 de locuitori.

Port Fhaeton e punctul de sprijin al flotei.

Arhipelagul Tuamoto.

Numit încă şi insulele joase, cuprins între 14° şi 23° latitudine sud, 138°—151° longitudine vest. Pe o suprafaţă totală de 900 km. p., cuprinde un stol de insule şi atoluri madreporice.

Climatul are un sezon ploios dela Noembrie la Martie, cu temperaturi moderate şi salubritate apreciată. Natura solului exclude culturi regulate. Pandanus, cocotierul, constituiesc principala vegetaţie, la care se adaogă, ca izvoare de alimentaţie, fauna marină foarte bogată. Europenii au introdus porcul, câteva păsări şi câinele, considerat de indigeni ca bun de mâncare. Locuitorii de aceiaş rasă cu Tahitienii sunt pescari îndemănatici şi marinari fără pereche. Populaţie evaluată la vre-o 5000 de locuitori este în descreştere. Descoperite în secolul al 18-lea, insulele erau în re-

laţiuni cu Thaiti, din care regii indigeni îşi recrutau garda lor. In 1842 insulele urmară soarta suzeranilor indigeni şi trecură sub protectorat francez. De când au fost anexate complect, insulele formară, împreună cu insulele Gambier, două districte coloniale. Pentru Franţa interesul mare al acestor posesiuni este numărul mare de adăposturi excelente ce au pentru flotă.

Arhipelagul insulelor Marchize sau Nuca Hiva.

Arhipelag francez în Polinezia, situat la 1200 de klm. nord-est de Tahiti. Se întinde pe o lungime de 360 de km., având o suprafaţă de 1270 km. p., cu vre-o 4500 de locuitori; cuprinde 12 insule. Umiditatea e foarte mare, mai cu seamă în insulele din nord Nuca Hiva şi Uauca. Climatul e cald dar sănătos.

Vegetaţia cuprinde: cocotierul, bananul, portocalul, trestia de zahăr, bumbacul, lemnul de construcţie nu lipseşte, scoicele cu perle sunt abundente, vite abundente şi de calitate. Indigenii sunt oameni foarte buni şi frumoşi, sunt însă în descreştere. Arhipelagul a fost descoperit în 1595 de Mendana, care l-a botezat Marchezas de Mendoza. Vizitat în 1791 de Marchechal şi anexat de Franţa în 1842 n'a format niciodată stăruinţa unei colonizări. Până în 1865 când Noua Caledonie a fost aleasă ca loc pentru deportaţi, Nucahiva a servit în acest scop. Insulele arhipelagului sunt administrate de un rezident, care ţine de guvernatorul din Thaiti. Activitatea economică a insulelor e slabă, cu toată situaţia lor avantajoasă pe marele drum maritim între America şi China.

Arhipelagul Gilbert sau Kingsmill.

In Micronezia. Descoperit în 1788 de către navigatorii Marchal şi Gilbert. In afară de trei sau patru insule eşite la suprafaţa mării prin ridicări vulcanice, arhipelagul e compus din atoluri (428 km. p.). Puţin productiv, dar foarte populat, având 400.000 de locuitori, papuaşi încrucişaţi cu Polinezieni. Dela 1886 insula Navodo a fost a Germaniei, restul al Angliei.

Arhipelagul Marchal.

In Micronezia. A fost vizitat în 1783 de navigatorii Marchal şi Gilbert. E situat la răsărit de Caroline. In afară de două sau trei insule născute din răbufniri vulcanice, mai cuprinde vre-o 30 de mari atoluri, înconjurate de mii de stânci madreporice mai mici.

Aceste insule formează două grupe: cel occidental Ralik, de 280 km. p. cuprinde cele mai mari insule şi grupul de est de 135 de km. p. Au un climat maritim plăcut, cu toată latitudinea tropicală. Principale specii vegetale sunt: pandanus şi cocotierul.

Reduşi ca număr la vre-o 12,000 de locuitori, de origină polineziană, indigenii sunt marinari prin excelenţă. Germanii cari aveau în insula Yaluit un depozit de cărbuni dela 1878 a proclamat suveranitatea ei asupra insulei în 1885.

Arhipelagul Carolinelor.

In număr de cel puţin 500 de insule, se întinde pe o lungime de 2000 de km. şi o suprafaţă de 1.600.000 km. p. In general sunt joase şi plate. Cu toată clima rea pământul e destul de bogat: are palmierul, bananierul, arborele de pâine. Locuitorii trăind mai mult la ţărmul mării se hrănesc cu peşte. Populaţia cuprinde vre-o 35.000 indigeni şi aproape 1000 de Europeni. A fost descoperit de spaniolul Francesco Lazeano, care l-a botezat cu numele ce-l are azi, în onoarea regelui Spaniei Carol al II-lea.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35

Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automofoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

In 1855 Germanii disputară spaniolilor posesiunea lor şi ocupară insula Yap.

La protestul Spaniei şi prin arbitrajul Papei Leon al 13-lea ele fură date Spaniei. Germanii obţinură şi ei un depozit de cărbuni şi libertatea comerţului. In urma războiului Ispano-American din 1898, Spania pierzând Filipinele vându Germaniei această rămăşiţă din Imperiul ei colonial.

Arhipelagul Marianelor.

Numit încă şi Insulele Larome, arhipelag în Micronezia, a aparţinut Germaniei până la 1918. Situat la nord de Caroline şi la est de Filipine de care e separat printr'un braţ de mare de 2.000 km., adânc de 2500—3000 m. Sunt în număr de 27 de insule formând un arc de cerc de 1000 de km. dela nord la sud. Au o suprafaţă totală de 1200 km .p. Vulcanismele se arată încă în acest arhipelag prin violente cutremure de pământ şi erupţii bruşte. Scăldate într'o umiditate tropicală, se bucură de o vegetaţie exuberantă: bananierul, cocotierul, smochinul, arborele de pâine, pandanus. Spaniolii, pentru care Magelan le-a descoperit în 1521, au introdus bumbacul, cacao, trestia de zahăr, orezul şi porumbul; aveau o populaţie de 10—12.000 de locuitori convertiţi la catolicism. Insula Guam de 514 km. p. cea mai mare din arhipelag cu capitala Agana, a servit de penitenciar Spaniei până la 1899, când, după războiul ispano-american, Marianele au devenit posesiune germană, pentru ca după 1918 să treacă Statelor-Unite; iar în prezent cucerite de Japonia ca fiind una din bazele de aeroplane a Statelor-Unite.

Arhipelagul Hawai sau Sandwici.

Cel mai apropiat de America de Nord, situat sub tropicul Cancer. Se compune din opt mari insule şi alte cinci mai mici aproape deşerte complectează arhipelagul, cu o suprafaţă de 16.916 km. p. Intinzându-se pe o lungime de 3800 km. arhipelagul are în jurul lui adâncimi de 4—5000 m., piscul cel mai înalt având 4200. Accesul coastei occidentale a arhipelagului e foarte greu din cauza stâncilor. Ploi foarte bogate dau naştere la fluvii abundente, dar scurte şi torenţiale. Temperatura egală şi foarte agreabilă a făcut din insulele Sandwici un sanatoriu al bolnavilor americani. Flora şi fauna săracă la început, a fost îmbogăţită cu venirea Europenilor, care au aclimatizat: bananul, arborele de pâine, cartoful, orezul, trestia de zahăr, cafeaua, tutunul, portocalul, lămâiul, măslinul, viţa; boii, oile, capra, măgarul şi calul. Populaţia indigenă de circa 100.000 este inteligentă şi frumoasă. Decimaţi de alcool, de lepră şi oftică au fost înlocuiţi cu chineji, portughezi din Azore şi Americani. Insula Vaha, cea mai mare şi mai populară, are de capitală Honolulu. La începutul secolului al 19-lea sub autoritatea şefilor din Hawai se grupase tot arhipelagul, până în 1898 când trec sub stăpânirea Statelor Unite.

Arhipelagul Aleutinelor.

Situat în marele ocean Boreal, separă marea de Bering de oceanul Pacific. Se întinde dela est la vest în semicerc pe o lungime de 2500 km. între peninsula Alasca şi coasta orientală a peninsulei Camceatca. Grupul cel mai oriental numit insulele Vulpilor e cel mai important mulţumită mărimei insulelor, porturilor şi mişcării comerciale. Se găsesc aci mine de cărbuni şi aramă, iar în partea orientală o vegetaţiune forestieră. Ceiace face însă bogăţia arhipelagului sunt animalele cu blană scumpă: vulpi, şoareci, mamiferele marine: foca, otari (mamifer piniped, adică cu picioarele în formă de înotătoare), lutra. Cu pescăria se face un mare comerţ. Indigenii în număr de vreo 2500 sunt o subdivizie a eschimoşilor occidentali: oameni cu tenul brun, nasul turtit, talia mijlocie, care trăiesc din vânat şi pescuit. Cele dintâiu insule ale arhipelagului, cele occidentale au fost descoperite în 1741 de Bering. Au aparţinut Rusiei până la 1867, azi ţin de Statele Unite, ca şi Alasca.

Arhipelagul Bismark.

In Melanezia numit încă şi arhipelagul Nouei Britanii, e situat pe coasta de nord-est al Nouei Guineea; e populat cu circa 180.000 de locuitori. Colonie germană dela 17 Mai 1885 se întinde pe o lungime de 544 km.

Rămăşiţele unei civilizaţiuni vechi.

S'a pus întrebarea dacă aceste arhipelaguri din Pacific, n'au fost populate de o rasă superioară indigenilor actuali, sau dacă indigenii actuali, nu sânt ei vechea rasă care a degenerat, deoarece s'au găsit în multe insule monumente pe care locuitorii băştinaşi nu sunt capabili să le ridice. In insulele Tonga, de exemplu, s'a găsit o poartă monumentală construită din blocuri monolit de 5/9 m. In Mariane s'au găsit stâlpi pătraţi de piatră pe două rânduri, înalţi de 4—5 m. In Tahiti s'a găsit o piaţă rectangulară de 100 m. p. latură, pavată, şi care înconjura o piramidă cu baza de 80 m. lungime pe 27 lărgime. Dar cea mai misterioasă descoperire a fost în insulele Paştelor, situate la 1850 de km. de Gambier şi la 3700 km. de Kili. O mică insulă de 120 km. p., cam de două ori şi jumătate suprafaţa Parisului, şi care nu avea decât 250 de locuitori. Descoperite de Roghseven în ziua de Paşte, de unde le vine numele, descoperitorul fu extrem de mirat să găsească nişte ziduri lungi, deasupra cărora erau statui de 2—10 m. înălţime, 150 de statui intacte din câte o singură bucată, cea mai înaltă având 21 m. cântărind 60 de tone. S'au găsit foarfeci de opsidiană. După tradiţia locală populaţia a fost în trecut mult mai numeroasă. In 1722 Roghseven o evalua la 3.000.

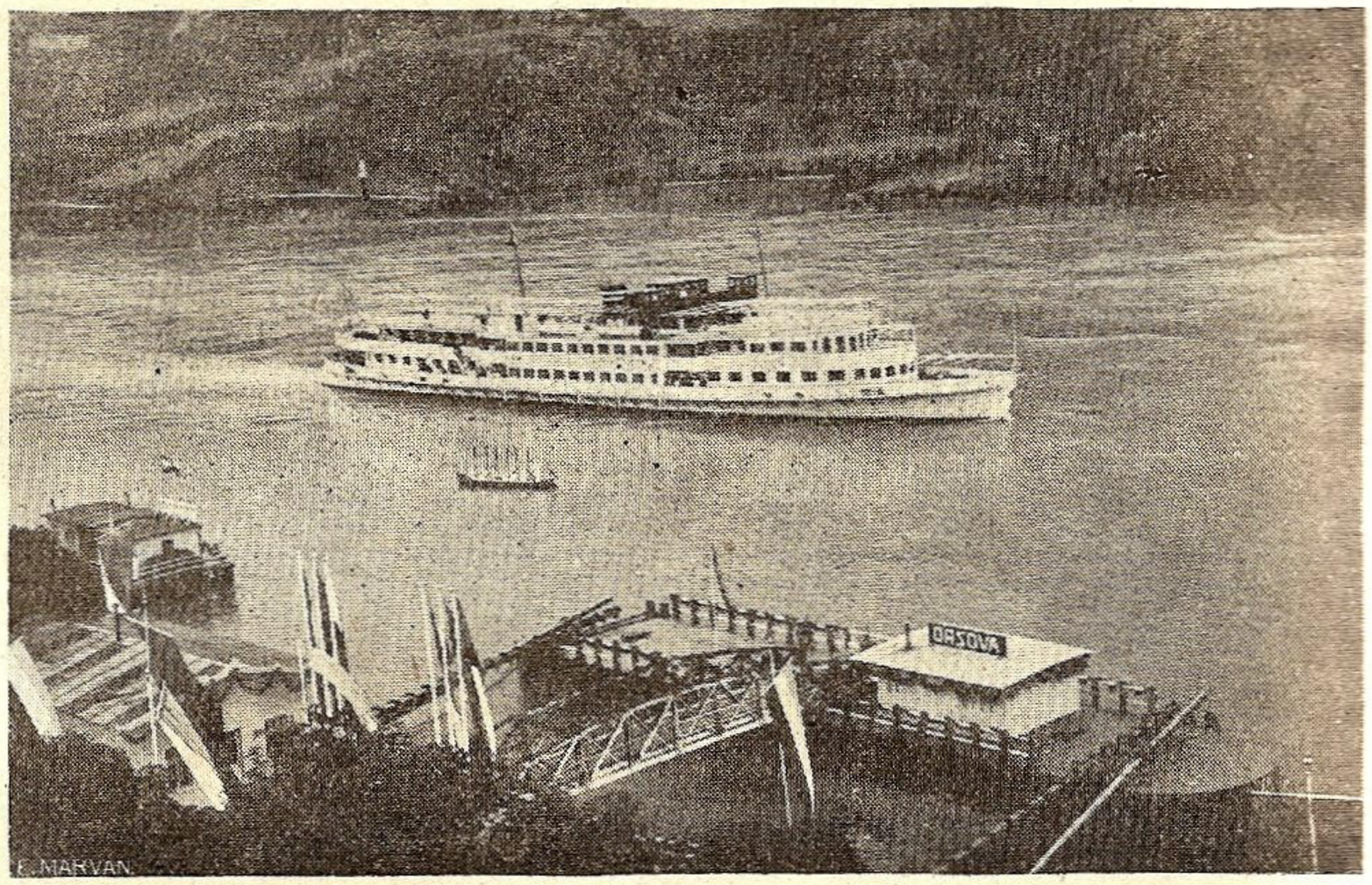
Unii cercetători admit decadenţa rasei, din cauza anarhiei şi mizeriei progresive a populaţiei; alţii ca Mac-Milan care a stat 5 luni în insulă, în 1921, nu se mulţumeşte cu această explicaţie; pentru el insula Paştelor este insula misterioasă. Mister dublu: geografic şi etnografic. Nu cumva, se întreabă el, a existat în această parte a Oceanului un arhipelag care a dispărut? Mister geografic. Iar enigma etnografică este: cum s'a putut ridica şi transporta aceste statui într'un loc care nu produce lemnul schelăriei necesare pentru ridicarea acestor mari blocuri de piatră. Şi, ceiace e mai misterios, ce caută acest cimitir pe o insulă mică şi săracă. cimitir compus dintr'un număr de monumente care ar arăta o populaţie numeroasă şi bogată. Aceasta face să se tragă concluzia că un cataclism s'a produs între 1687 şi 1722. Dealtfel, tradiţia celor ce mai trăiesc în insulă e, că spre nord-vest ar fi existat un arhipelag, sediul unui imperiu puternic, din care n'a rămas decât o insuliţă care servea de cimitir. Misterul subzistă.

Depopularea Pacificului.

De când Europenii, rasă superioară indigenilor, s'au introdus în aceste arhipelaguri, s'a pus întrebarea, oare nu se întâmplă şi în genul omenesc, ceiace se întâmplă în lumea vegetală şi animală, că contactul unei rase superioare cu una inferioară, sfârşeşte cu distrugerea celei inferioare? Intr'adevăr, spune marele geograf Elisée Reclus: industria europeană, cu produsele ei eftine, omoară industria locală şi lasă pe indigeni fără ocupaţie şi fără niciun scop în viaţă. Neputând şi neştiind să aleagă între tradiţiile pe care le pierd, şi noutăţile pe care nu le pot înţelege indigenii plutesc ca nişte epave în derivă. De ce să mai trăiască dacă scopul vieţii a dispărut? Aşa că aceste creaturi slabe la suflet, îşi văd crepusculul rasei lor şi se lasă în voia soartei, fără să poată reacţiona contra destinului care le pare de neînlăturat; ceiace neo-zeelandezii au exprimat foarte plastic: „şoarecele alb a expulzat pe cel indigen". „Musca europeană goneşte musca indigenă".

Consideraţiuni privind diferite tipuri de nave care navigă pe Dunăre

de
P. BONŢIDEANU
Inspector N. F. R.



Elegantul vapor de pasageri „Mihai Viteazul"

Dunărea din punct de vedere al condiţiunilor de navigaţie se împarte în următoarele trei sectoare:

1. Sectorul Dunării de sus,
2. Sectorul Dunării de mijloc şi
3. Sectorul Dunării de jos.

Condiţiunile de navigaţiune în aceste sectoare sunt foarte diferite, din cauza adâncimilor neregulate şi a vitezei variate a apelor Dunării.

Dunărea de sus este sectorul cuprins între Regensburg şi Gönyü, pe o distanţă de 588 km. Dela Regensburg până la Passau curentul are o viteză de circa 1,6 m./sec., iar dela Passau la Gönyü viteza curentului variază între 2-2,2 m./sec., mărindu-se până la 3 m./sec. în regiunea Struden.

Dunărea de mijloc cuprinde sectorul Gönyü-Moldova pe o distanţă de 732 km., unde viteza curentului variază între 0,8 m. până la 1,2 m/sec. precum şi sectorul Cataractelor care are o lungime de 119 km., pe această distanţă albia fluviului având mai multe canale artificiale săpate în stânci, din punct de vedere nautic este cel mai dificil sector navigabil al Dunării. Din cauza căderilor mari de apă viteza curentului în sectorul Cataractelor, variază între 2-5 m./sec.

Dunărea de jos cuprinde sectorul T.-Severin-Sulina, care are o lungime de 930 km. Pe această distanţă albia Dunării fiind din ce în ce mai largă, viteza curentului scade dela 0,8 până la 0,2 m./sec.

Pentru faptul că Dunărea în lungul ei are viteza curentului foarte variată, construcţia navală a ajuns să încerce diferite tipuri de vase, care să se adapteze diferitelor sectoare şi curenţi ai fluviului.

I. **Vase de pasageri:**

După cum la transatlantice construcţia navală este în plin progres, aşa şi la vasele de pasageri de Dunăre se tinde spre perfecţionare, oferind pasagerilor tot confortul.

Cel mai mare şi cel mai confortabil vas de pasageri pe Dunăre este „Mihai Viteazu" construit în anul 1936 în Şantierule Navale T.-Severin aparţinând Navigaţiunei Fluviale Române, având următoarele caracteristici:

Lungimea între perpendiculare	85 m.
Lăţimea cuplului maestru	18,15 m.
Pescaj maxim	1,90 m.
Puterea maşinei 2 x 700 H.P. motoare Sulzer.	

In anul 1920 s'a construit de către D.D.S.G. în şantierul Gantz-Danubius din Budapesta vasul de pasageri „Saturnus" şi doi ani mai târziu vasul „Helios".

Caracteristicele acestui tip de vas sunt următoarele:

Lungimea între perpendiculare	78 m.
Lăţimea cuplului maestru	17,40 m.
Pescaj maxim	1,68 m.
Puterea maşinei compound	1000 H.P.

Aceste vase sunt considerate ca cele mai adaptabile pentru a deservi sectorul Dunării de mijloc şi Dunării de jos.

Ţinând cont că între Passau şi Viena, în care sector sunt o mulţime de obstacole şi curent puternic, D.D.S.G. a fost nevoit, ca şi la vasele de pasageri „Stadt Wien" şi „Stadt Passau" construite în anul 1939 în Şantierul Korneuburg, să adapteze sbaturi, deoarece ele prezintă mai multă siguranţă în opririle şi manevrele dictate de împrejurări.

Caracteristicele vasului „Stadt Wien":

Lungimea între perpendiculare	76 m.
Lăţimea cuplului maestru	8,40 m.
Lăţimea maximă între extrem. roţilor	16,8 m.
Pescajul maxim	1,45 m.

Puterea Maşinei de 2 x **460** H.P. motoare „Diesel"-electrice.

La probele vasului „Stadt Wien" s'a obţinut o viteză de 23 km. pe oră, în apă moartă.

Tipul acestor două vase ar putea fi luat în considerare cu ocazia realizării programului de investiţii al Administraţiei Comerciale N.F.R., pentru a servi ca model.

II. **Vase de cataracte.**

In regiunea unde curenţii sunt mai puternici, este nevoe ca potenţialul de tracţiune să fie augmentat cu 50%, din acest motiv în sectorul cataractelor sunt preferate vasele cu aburi şi sbaturi, şi cu mare putere de tracţiune, cu toate că astăzi adaptarea motoarelor „Diesel" la vase este în plin progres.

Observând de aproape mişcarea vaselor din regiunea Cataractelor, am constatat că cele mai întrebuinţate remorchere în acest sector au rămas şi astăzi vasele cu aburi şi sbaturi: N. F. R. „Decebal", S.D.P. „Svatopluk", M.F.T.R. „Turan", J.R.P. „Srbija", B.L. „Deutschland" şi „Bayern". Toate aceste şase vase au fost construite la Regensburg între anii 1914—1921.

Dimensiunile tipurilor de remorchere „Decebal" sau „Deutschland" sunt:

Lungimea între perpendiculare	64,50 m.
Lăţimea cuplului maestru	8,30 m.
Pescajul maxim	1,50 m.
Puterea maşinei 1200 H.P.	

Deşi puterea maşinei a fiecărui vas e de 1200 H.P., totuşi „Deutschland" şi „Bayern" au dat rezultate de tracţiune mai bune decât primele patru. Aceasta se explică prin faptul că „Deutschland" şi „Bayern" au eşit ultimele din Şantier (în anul 1921) încât s'au putut elimina la ele toate inconvenientele şi defectele pe care le prezentau Turan, Decebal, Svatopluk şi Srbja.

In anul 1929 a fost construit de D.D.S.G. în şantierele din Budapesta cel mai mare şi cel mai puternic remorcher de cataracte cu numele de „Ostmark".

Dimensiunile principale ale acestui vas sunt:

Lungimea între perpendiculare	70,2 m.
Lăţimea cuplului maestru	9,0 m.
Pescajul maxim	1,35 m.
Puterea maşinei 1800 H.P.	

Cu toate că dimensiunile şi puterea maşinei acestui vas sunt remarcabile, rezultatele ce s'au obţinut la probele făcute n'au fost cele aşteptate.

Puterea de tracţiune a lui nu este cu mult mai mare, ca a remorcherelor de tipul lui „Decebal". — „Ostmark" la cota Orşova + 602 tractează la drumul vechi al Porţilor de Fier 210 vagoane în trei corpuri, iar „Decebal" la aceeaşi cotă şi pe acelaş drum, trage 148 vagoane, tot în trei corpuri (şlepuri sau tancuri).

După războiul mondial s'a recurs la construirea vaselor cu elice şi motoare „Diesel". Vasul „Comos" construit în anul 1926 a fost primul remorcher cu elice şi motoare „Diesel" în Cataracte. In timpul cât a lucrat în cataracte, neavând decât 900 H.P., nu a dat rezultate satisfăcătoare.

In anul 1929 a fost construit la Regensburg de către societatea de navigaţie COMOS, remorcherul „Arnulf" cu următoarele caracteristici:

Lungimea între perpendiculare	55,0 m.
Lăţimea cuplului maestru	8,0 m.
Pescajul maxim	1,12 m.
Puterea maşinei 3 x 400 H.P. motoare „Diesel".	

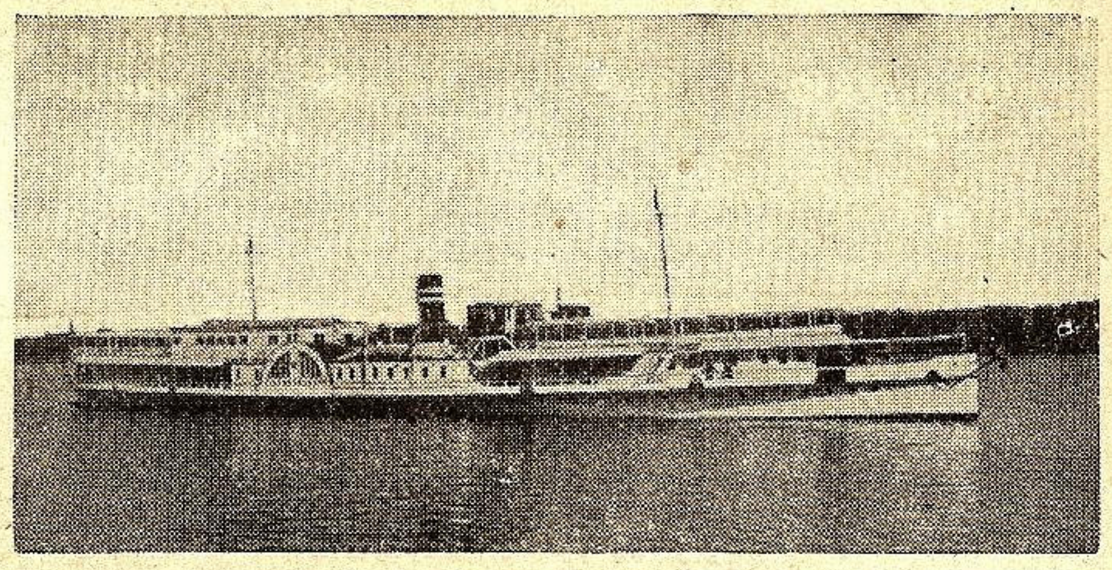
Cu un an mai târziu, tot din şantierul Regensburg a eşit remorcherul SRD „Regele Ferdinand I" cu elice şi motoare „Diesel" având dimensiunile:

Lungimea între perpendiculare	48,21 m.
Lăţimea cuplului maestru	8 m.
Pescajul maxim	1,50 m.
Puterea motoarelor 2 x 800 H.P.	

După aceste vase au apărut pe Dunăre o serie de remorchere cu elice şi motoare cu scopul de a fi folosite în Cataracte, a căror putere de tracţiune deşi variază între 1000 + 1740 H.P., la probele făcute în acest sector s'a constatat că nu au randamentul de tracţiune a remorcherelor cu roţi şi maşini cu aburi de aceiaşi putere. Din aceste motive, dintre vasele cu elice şi motoare, actualmente nu lucrează în sectorul Cataractelor, decât două: remorcherul SRD „Regele Ferdinand" şi remorcherul „Arnulf" al societăţii COMOS. Şi aceste vase sunt folosite în cataracte, probabil pentru că armatorii respectivi nu dispun de remorchere cu aburi şi sbaturi de un potenţial mai mare de tracţiune.

Intr'adevăr, remorcherul „Regele Ferdinand" cu apele mari nu poate trage mai mult din canalul Porţilor de Fier decât circa 110 vagoane în două corpuri, ajutat de locomotivă, iar „Arnulf" în aceleaşi condiţiuni tractează circa 130 vagoane, însă în trei corpuri, dar tot ajutat de locomotivă.

Din cauză că cu ape mici vasele cu sbaturi sunt mai eficace ca cele cu elice, anumite societăţi de navigaţie au construit vase cu motoare „Diesel", însă cu sbaturi, deşi sunt mai costisitoare decât cele cu elice.



Vaporul „Ştefan cel Mare"

In cursul unui deceniu s'au construit în total 4 vase motoare cu sbaturi: Primele două „R.I." ex „Präsident Masaryk" şi „Stefanik" proprietatea Societăţii Slovace de Navigaţie pe Dunăre (S.D.P.) şi alte două vase cu sbaturi, însă cu motoare electrice: MFTR „Graf Szécoény" şi „Baross" ale căror dimensiuni sunt cele de mai jos:

Lungimea între perpendiculare	61,41 m.
Lăţimea cuplului maestru	7,51 m.
Pescajul maxim	1,20 m.
Puterea maşinei 2 x 600 H.P. motoare electrice.	

Deoarece nici acest tip de vase nu a avut o comportare excelentă în sectorul Cataractelor cu ape mari, ele au fost destinate pe Dunărea de mijloc, unde din cauza adâncimilor mici, vasele cu sbaturi sunt mai adecuate.

In curând va ieşi din şantierul Regensburg remorcherul SRD „Oituz" cu motoare şi elice. Se speră ca acest remorcher al cărui maşină va avea o putere de 1800 H.P., va da rezultate de tracţiune superioare celor încercate până astăzi în Cataracte.

Cum Administraţia Comercială a Navigaţiei Fluviale Române nu are decât două remorchere de Cataracte, pe „Traian" şi „Decebal" care sunt insuficiente pentru trecerea convoiurilor de şlepuri şi tancuri prin sectorul Cataractelor, ar fi necesar ca remorcherul de Cataracte de 1400 H.P. prevăzut în programul de investiţii al NFR, să fie inzestrat tot cu maşini cu aburi şi sbaturi şi de un pescaj maxim de 1,30 m.

III. Remorchere obişnuite:

Pentru că pe Dunărea de jos, s'au pus în circulaţie vase cu elice şi maşini cu aburi şi vase motoare cu o singură elice, pe Dunărea mijlocie au ajuns să fie introduse vase motoare cu două elice de un singur tip cum ar fi: Loisach, Pielach, Kainach şi Salzach construite în anul 1941 de societatea DDSG în şantierele din Linz cu următoarele caracteristici:

Lungimea între perpendiculare	39,65 m.
Lăţimea cuplului maestru	6,53 m.
Pescajul maxim	1,28 m.
Puterea maşinei 2 x 410 H.P. motoare Deutz.	

Un remorcher cu un singur motor şi elice bine reuşit, este vasul de tipul lui „Gastein" din care DDSG a construit o serie de 4—5 remorchere în timpul actual de război.

Dimensiunile acestui tip de vase sunt următoarele:

Lungimea între perpendiculare	32 m.
Lăţimea cuplului maestru	5,81 m.
Pescajul maxim	1,60 m.
Puterea maşinei 1 x 410 H.P. (motor Deutz).	

Remorcherul de tipul lui „Gastein" este nimerit pentru a fi utilizat pe Dunărea de jos.

Din isprăviile marinarilor noștri

Flota română minează apele Mării Negre

Spre zidire de hotar...

De undeva din poala fumurie a zărilor, ziua s'a ridicat albă şi nevinovată. Este o zi plină cu soare şi lumini, ce fug din val în val. Ca niciodată apele sunt liniştite. Navele însărcinate cu executarea minării ies din port una câte una fiind însoţite la drum de alte unităţi ale marinei noastre de război, cari au misiunea de a supraveghea mersul liniştit şi ferit de surprize al lansatoarelor de mine.

La început, cu distrugătorul „Mărăşeşti", suntem în stânga convoiului.

Simţi o neasemuită mândrie privind acest măreţ spectacol naval. Sufletul marinarului este mult mai simţitor decât al multor altora. De-aceia peste munţii de greutăţi şi seninul sufletului se iscă freamăt şi bradul sângelui este frământat de dragostea de ţară, de împlinirea datoriei faţă de ea, de jertfirea de sine.

A trecut mult timp decând mergem pe ape. Până acum duşmanul nu a dat niciun semn de viaţă. Drumul se continuă conform ordinelor date. Pe nave, marinarii veghează. Din babord şi din tribord, dela pupa şi prova, Marea este cercetată de sute de ochi ce o sfredelesc, binoclurile fiind îndreptate în diferite direcţii, cercetându-se orizontul îndepărtat.

Alarmă submarină.

Spre seară se dă pe bordul navelor alarmă submarină. Distrugătoarele intră în acţiune. Torpilorii trec la posturile lor de grenadare, pregătind bombele de lansat şi aşteptând doar ordinul de lansarea lor la apă.

Clipele trec încet. Nervii stau mereu încordaţi. Distrugătorul nostru face mereu zig-zag-uri căutând pe ape urmele submarinului. Aşteptarea celor ce grenadează nu este zadarnică. Dela comandă se comunică, prin telefon: Funda! In acelaş moment bomba este lansată la apă producând o scurtă sdruncinătură distrugătorului. O bombă, alta şi încă una... Apele se ridic furtunate în sus, după ce se liniştesc rămânând în plinul din care s'au născut, cu liniştea atât de necesară unui mormânt. Soarta submarinului, poate, s'a pecetluit. Timpul nu permite o mai amplă constatare.

Navele îşi continuă drumul.

Ca un uşor fum albăstrui ţâşnit din toate zările apare întunerecul, lăsându-se seara. Apoi noaptea. Nu avem lună. Stelele doar strălucesc pe boltă senină de noapte. Vasele sunt toate în vedere. Pe bord, la pupa, liniştea este complectă. La prova se aude uruitul nebunatec al căldărilor sub presiune. Carturile se schimb la ore regulate, predându-i-se fiecărui om consemne speciale. Cei deveniţi liberi trec spre a se odihni în cazarmă sau pe puntea vasului, noaptea fiind caldă niciun nour nu brăzdează câmpul senin de cer.

Sunt aproape 24 de ore decând mergem incontinuu. Din fund de zări a început să se urce pe cer de cleştar lumini mici. Apoi soarele apare roşu-furtunatec.

Am ajuns în punctul de unde trebuia să înceapă minarea. Navele iau formaţia de minare. Prin semnalele timonierilor, comandanţii hotărăsc distanţele şi timpul. Minarea începe. In răstimpuri cronometrate, minele cad în Mare ca nişte mingi prea mari şi cenuşii, ca nişte jucării pline cu moarte. Mina ajunsă odată la apă îşi caută echilibrul, iar la un moment dat este trasă în adâncuri impuse mecanismului, prin reglajul ordonat.

...Şi zidul de foc creşte... Pe măsură ce minele cad mai multe în Mare, apele noastre sunt mai apărate, transporturile inamice cât mai împiedecate, înfrângerea lui cât mai apropiată. Cu fiecare mină pusă — inel în lanţ de foc — creşte spre bine lupta noastră. Viteza lansatoarelor de mine este aceiaş tot timpul minării. Celelalte vase însoţitoare asigură operaţia prin mers în linie de luptă sau dându-se rondou-uri, după aprecierea împrejurărilor.

Cândva, apoi, minarea se termină. Operaţiunea sfârşindu-se navele iau o nouă formaţie şi plecă spre bazele lor. Apele, până atunci liniştite devin din ce în ce mai tulburate, formându-se „berbeci" atât de caracteristici neliniştii străfundurilor apelor.

Atacaţi de avioane...

— Alarmă aeriană!

Soneria sbârnăe strident pe punte, în cazarmă, în compartimente. Anti-aeriniştii aleargă la tunurile anti-aeriene. Telemetriştii dau distanţele:

— 4500... 4200...

Comandantul distrugătorului, în urma constatării, că avioanele sunt inamice, ordonă deschiderea focului. Tragem. Incep toate tunurile navelor să tragă. Sus, în înălţimi se descifrează siluetele a trei bombardiere sovietice. Cu toate că, din cauza sbuciumatelor valuri, balansul vasului este din ce în ce mai accentuat proectilele tunurilor, de diferite calibre, se sparg în jurul avioanelor.

Trec clipe groaznice. Uruiesc zările de pocnetele aspre ale tunurilor... Glonţul porneşte vijelios lăsând în urmă o fâşie de lumină colorată ca un imens bici ce se prelungeşte cu vârful lui de oţel.

Bombardierele îşi lasă încărcătura. Bombele cad grele pe ape. Sunt şase de toate. Apoi avioanele au dispărut, unul din ele fiind avariat. Forurile superioare sunt anunţate prin telegrafie. Sosesc imediat aparatele noastre de vânătoare care pleacă în urmărirea inamicului ce nu a avut timpul necesar să se îndepărteze, prea mult.

Navele îşi continuă drumul. Marinarii comentează, pe bordul navelor, atacul şi fac spirite pe seama lui Ivan care şi-a aruncat bombele la întâmplare fugind, apoi, cu maximă viteză spre casă.

La orizont se vede pământul. Intrăm în port. Lansatoarele de mine nu mai au nici-o mină la bord.

Misiunea a fost îndeplinită.

Serg. marinar VASILE OPROVICI

Un submarin se întoarce...

de ION VINEA

In besna care stăpâneşte, ca o boltă, portul, se ivesc lumini. Două antene uriaşe de proector se înalţă, pipăe imensitatea neagră, se caută şi se întâlnesc, lunecând împreună, ca într'un dans al cărui ritm nu-l deslusim, prin tăcerea de hrubă, către un loc neprecis. Şi farul începe a-şi clipi stelele rare, cadenţate, singurele stele din această oarbă şi pustie noapte.

Deprinşi de mult cu aceste linişti şi umbre de haos în care dela o anumită oră nimic nu mai tresare, nici un semn nu se mai arată, oamenii acestor ţărmuri se întreabă ce rost să aibă oare aceste taine luminoase, acest sobor de focuri, înălţate deasupra portului nevăzut, într'un du-te-vino fantomatic, supus totuş unor intenţii şi reguli indescifrabile?

Ceva se petrece, fără îndoială, fiindcă acest bal enigmatic de raze şi tenebre întretăiate durează de vreo jumătate de ceas.

Mai departe, în chiar portul vag, pe bordul unui bastiment de

război, ofiţerii şi matrozii în grup compact, aproape lipsit de realitate sub o lampă albastră, stau aţintiţi peste marginile nopţii. Scrutează depărtările negre.

Pentru cine ştie să vadă şi mai ales să interpreteze semnele misterului, fâlfâirile spaţiului, — (şi marinari posedă darul acesta) o vedetă albă ca o lebădă, şi un remorcher masiv patrulează în larg.

Au ieşit să întâmpine submarinul.

E ora întoarcerii acestui submarin dintr'un lung raid din care, până în astăseară, nu mai trimisese nici o veste. Mulţi l-au fost socotit pierdut. Undele însă purtătoare de mesagii, au adus, într'un sfârşit, ziua şi ora sosirii.

Acum marinarii ştiu, că undeva, dincolo de baraje, submarinul a ieşit la suprafaţă, într'un freamăt de cascadă pieritoare.

Nimic nu e mai proaspăt, mai fraged, mai nou-născut, decât un submarin, la ieşirea lui din ape.

Silueta lui ascuţită, elegantă, străbate lin apele portului.

Se asvârlă parâmele, se întinde puntea îngustă care restabileşte, ca un ombilic, legătura cu „nava".

Comandorul V., un bărbat masiv şi brun, cu ochii de un verde închis, autoritari şi plini de bunătate, un erou al mării noastre, îşi-aşteaptă, la lumina unui fanal, oaspeţii dragi.

„Submariniştii" forme întunecate, încep să treacă, unul câte unul, puntea. Saluturi energice, atitudini svelte şi virile. Căpitanul C., comandantul submarinului, dă raportul. E un om tânăr, calm şi surâzător, dăruit cu acea îndrăzneală liniştită care trece peste orice primejdii. E un şef fără de gesturi care te face să-l urmezi cu încredere, pretutindeni.

Simţi care este cochetăria acestor oameni rupţi de oboseală, ieşiţi din măruntaiele submarinului şi ale mării, după două săptămâni neîntrerupte, de viaţă cu adevărat infernală. Ei nu vor să pară nici un moment, ceeace sunt: literalmente istoviţi. (Am făcut numai două imersiuni scurte şi vorbesc totuş în cunoştinţă de cauză: existenţa submariniştilor e un permanent martiraj). De aceea aceste voci sonore, aceste saluturi sglobii, aceste mişcări pline de putere şi de avânt. Nimeni nu trebue să pară obosit, după cinsprezece zile de asfixie, de trai pe brânci, de nesomn, de primejdii, în clipa întoarcerii în port şi a reîntâlnirii cu camarazii!..

In larg s'au stins luminile. Rampa de flăcări a fost înghiţită de gura opacă a orii.

In salonul vasului, fiindcă nu e spaţiu destul în careu, iau loc la mese, gazdele şi oaspeţii. Oaspeţi, cu uniformele mânjite, cu figurile trase, cu bărbile crescute, ca o spuzeală neagră, până sub cearcănele adânci de sub ochi. Se servesc gustările. Dar ochii comandorului cercetează adunarea, trădează o nelinişte: — unde sunt „băieţii"? par'că nu-i aci toată lumea!.. Intr'adevăr, lipsesc doi aspiranţi şi un locotenent. Un minut de nedumerire. Şi deodată apar în uşi, eleganţi, spălaţi, raşi proaspăt! O salvă de exclamaţii voioase, îi salută, îi ia în primire! Tineretul n'a vrut să vină la masă, fără să fi trecut pe sub duş şi pe sub pământuf. Apa de colonia şi bărbăţia se împacă, iată o dovadă foarte bună.

Şi acum încep povestirile, „tachinările" cari vor deveni anecdote, întâmplările cu primejdii înfăţişate ca glume, şi hohotele de râs printre clinchetele paharelor cu sifon mult şi vin puţin.

...Gluma, uneori farsa, e marea pasiune, a-şi zice manie, a marinarului. Nu se lasă de ea nici în ceasul extremului pericol. Un mic echipaj românesc s'a aflat, în acest război, proectat în apă şi în păcură, pe când modesta lui ambarcaţiune se scufunda, frântă în două. In înot, marinarii îşi găsiră comandantul care-i aştepta în plutire. Ţărmul nici nu se vedea. Valurile năclăite şi puternice îi jucau, ca pe dopuri. Care credeţi că a fost prima vorbă a comandantului?

— „O muclirăm, fraţilor!"

...Dar aventura s'a sfârşit cu bine.

...Gluma e singura compensaţie a submarinistului, în existenţa lui de cârtiţă a oceanului. Să pluteşti săptămâni întregi, atent la cel mai mic svon al adâncurilor şi al suprafeţilor, holbând un singur ochi mecanic, un ochi tubular de melc, care despică valurile. Să fii gata în orice moment de agresiune şi de retragere. Căci submarinul nu e o armă de luptă ci numai de agresiune. Să dai şi să fugi! iată tactica acestui vas teribil care e cel mai plăpând şi mai vulnerabil dintre vase. Căci vitessa lui de broască ţestoasă îl face să fie victima predestinată a vertiginoaselor vedete şi a avionului. Fundul, e singura lui scăpare, alarma e starea lui permanentă. Şi când stai pitit pe vine, în fundul vasului şi a mării, sguduit de exploziile neîntrerupte ale granatelor submarine, ce alt îţi rămâne decât râsul, un râs farsor de copil în primejdie, prins asupra faptului?

(Evenimentul)

Vânătoare pe mare.

CONST. VIRGIL GHEORGHIU

Vânătoarea de submarine este una din cele mai palpitante acţiuni pe mare. Cred că numai vânătoarea de balene mai este atât de interesantă.

Primul lucru pe care trebue să-l cunoască vânătorii de submarine este locul în care se află vânatul. Asta este o chestiune importantă, pe care nu o poate neglija nici un vânător din lume, fie că el se îndeletniceşte cu împuşcatul epurilor, al prepeliţelor, al leilor sau cu vânarea submarinelor. Fiecare categorie de vânat îşi are cotloanele ei. Ele trebuesc bine cunoscute. Altfel se pierde timpul degeaba.

Marea Neagră este relativ mică, totuşi submarinele nu pot fi vânate decât în anumite locuri. Ele au obiceiul de a veni doar în anumite regiuni, ca rechinii. Acolo trebuesc, deci, căutate.

Un sector în care pot fi găsite în toate anotimpurile, submarine sovietice, — deci se poate face o vânătoare interesantă — este acela despre care ne vom ocupa mai jos. Ruşii vin şi stau cu submarinele lor în acest sector aproape tot anul.

Există o serie de nave de război care se ocupă cu această palpitantă vânătoare. Dacă le priveşti, vapoarele acestea nu-ţi fac o impresie deosebită. Dar, după cum pescarii, pot vâna, cu bărcuţele lor mici, incomode şi inestetice, peşti de câte o sută de kilograme, tot aşa şi vaporaşele dragoare, pot scufunda submarinele.

Şi la vânarea submarinelor, ca şi la celelalte vânători de pe uscat sau depe apă, cel mai mult timp se pierde aşteptând.

Dragoarele româneşti — căci acestea sunt navele de vânătoare de submarine — în timpul în care aşteptă apariţia vânatului, se ocupă şi cu alte treburi. Ele fac dragaj. Au legat la pupă un aparat cu care taie parâmele minelor. Când sunt detaşate din ancore, minele ies la suprafaţă şi încep să plutească. Atunci dragoarele le pescuiesc, culegându-le din valuri şi demontându-le. Operaţiunea este plictisitoare şi riscantă. Minele sunt nişte arme diabolice. Le poţi întâlni unde nici nu te aştepţi. In ultima vreme ruşii au început a lansa din avioane mine de sticle, pe cari nu le vezi cum plutesc la suprafaţa apei şi de care te poţi lovi în orice clipă.

Dar marinarii noştri cari fac dragaj sunt foarte iscusiţi, aşa că operaţia aceasta de curăţire a mării continuă zi şi noapte.

Dar, să continuăm. După cum am spus, dragoarele fac şi vânătoare de submarine. E o vânătoare grea, care se face cu arme foarte puţine: cu grenadele. Ureori se întrebuinţează şi tunul. Dragoarele îl întrebuinţează însă foarte rar. Nu greşim dacă scriem că dragoarele vânează numai cu grenade.

Cea mai interesantă dintre toate vânătoarele acestea a făcut-o aspirantul Rusu Gheorghe în ziua întâia de Paşti a anului 1942.

Dragorul se afla şi în ziua de Paşti în larg, aşa cum se află aproape în toate zilele anului. Făcea dragaj. Draga, legată la pupa, nu întâlnise însă nici o mină întreaga zi.

Aspirantul Rusu, care e un tânăr frumos, cu părul şi ochii negri şi căruia îi place să glumească, spunea:

„Ruşii nu au astăzi ouă roşii pe mare, ca să le ciocnească, după cum e obiceiul, cu noi. Se cunoaşte că sunt păgâni".

Când spunea „ouă roşii", aspirantul se gândea la minele marine, cari sunt rotunde, ca nişte uriaşe ouă de oţel şi cari sunt şi colorate, adevărate ouă de Paşti.

In timp ce se făcea dragaj se asculta la aparat, ca nu cumva să treacă prin regiune vreun submarin rusesc. Aparatele de ascultare sunt ca nişte urechi fermecate. Cu ele se poate auzi orice zgomot de pe mare, până la zeci de mile.

De data aceasta prin aparatele de ascultare nu se auzea decât sgomotul ca de argint şi de mătase al valurilor.

La bord, aspirantul Rusu, spunea soldaţilor:

— Ce-ar fi să ne pice azi un submarin? l'am lua la ureche!

Asta însemnează, în limbajul marinarilor, că submarinul ar fi legat la ureche şi adus în port.

— Ei, ce ziceţi, dacă apare submarinul rusesc îl luăm la ureche?

— Il luăm, domnule comandant.

Ţigănul ţambalagiu Ghioceel şi cântăreţul din naiu, Cocoş, care făceau parte din echipaj, şi-au luat angajamentul să-i cânte rusului cum n'au cântat în viaţa lor.

Pe mare ostaşi şi ofiţerii nu se gândesc decât la victorii şi... la fete. Aşa cum se gândeau acum. Ţambalagiul Ghiocel începuse a cânta nişte bătute şi nişte hore româneşti, de îţi venea să sfărâmi puntea cu cismele.

Venise la sfat şi cocoşul negru, mascota bordului care a fost servit cu firimituri de cozonac. Cocoşul era înscris şi el în lista cu echipajul dragorului. El ar fi putut sta, alături de comandant, tot timpul, fără ruşine, fiindcă era un cocoş ţanţoş. Dar mascota bordului — care nu avea nici o picătură de sânge nobil — prefera tovărăşia ţambalagiului şi bucătarului, care erau la obraz tot aşa de negri ca şi cocoşul. Dacă în momentul acesta cocoşul se afla pe punte, la comandă, era pentru faptul că se aflau acolo şi cei doi marinari prieteni. Oricum, prezenţa mascotei, făcea să te gândeşti mai insistent la o victorie, căci avea un noroc orb cocoşul acesta.

Visul se împlineşte...

Visul tuturor, de a doborâ un submarin sovietic, a început a se împlini.

Intâi a venit, abia putând să vorbească de emoţie, sergentul Dinicu şi a raportat comandantului că se aude cu aparatul de ascultat motorul unui submarin.

— E pe aici pe aproape! Şi sergentul a indicat cu mâna direcţia în care se auzea submarinul. Sfatul s'a spart. Oamenii au alergat la posturi. Singurul care a rămas contrariat a fost cocoşul negru.

Vaporul a pornit cu mare viteză în direcţia din care venea sgomotul submarinului.

Comandantul se afla lângă aparatul de ascultare.

După vre-o cinsprezece minute nu s'a mai auzit nici un sgomot.

Totuşi submarinul rusesc trebuia să fi fost pe undeva pe aproape. El îşi oprise maşinele câteva clipe, ca să facă ascultare. Desigur că şi cei de pe submarin au auzit dragorul apropiindu-se şi voiau să-l atace.

Comandantul a dat ordin să fie pregătite pentru tragere armele dela bord:

— Dacă iese la suprafaţă, deschideţi foc fără comandă! Ochiţi însă bine.

Aşteptarea nu a fost lungă.

Peste foarte puţin timp s'a văzut, la câteva sute de metri un periscop. Periscopul unui submarin este niţel mai gros decât un baston. Sovieticii scoseseră acum periscopul pentru a lua poziţie de atac şi a lansa torpilele asupra dragorului.

Comandantul a poruncit să se mărească viteza la maximum şi a îndreptat dragorul spre submarin:

— Il pintenăm! A strigat comandantul.

Când un submarin sovietic vine prea aproape, atunci nava de suprafaţă porneşte cu toată viteza spre el, tamponându-l. In limbajul marinăresc nu se spune tamponare ci pintenare.

Din această ciocnire nava de suprafaţă, care e totdeauna mai rezistentă decât submarinul, nu se alege decât cu uşoare avarii. Un submarin pintenat se duce aproape totdeauna la fund.

Dragorul n'a reuşit să pinteneze însă submarinul. Ruşii văzând că nava noastră se îndreaptă cu maximum de viteză spre ei, şi-au retras periscopul, cum îşi retrage melcii cornițele, şi a intrat sub apă la o mare adâncime. Dragorul a trecut pe deasupra submarinului fără să-l poată lovi.

Dar lupta nu era terminată.

Aspirantul Rusu a poruncit să fie lansate grenadele antisubmarine. Aceste grenade sunt mari cât nişte căldări şi cu ajutorul unui aparat ele pot fi reglate ca să facă explozie, în adânc, la la adâncimea dorită de noi. Poţi regla grenadele antisubmarine aşa fel ca ele să explodeze la zece, la douăzeci sau la optzeci de metri sub apă.

De data aceasta nu se ştia, nici cu aproximaţie, la ce adâncime se află submarinul sovietic. Grenadele au fost reglate ca să explodeze la diverse adâncimi:

— Una din ele tot trebuie să-l lovească, a spus aspirantul Rusu.

Totuşi submarinul sovietic nu a fost lovit.

Când e atins de grenadă şi se duce la fund, un submarin lasă să iasă la suprafaţă o pată uriaşă de ulei care se întinde pe mare. Iese ulei mult ca dintr'un izvor. Pata aceasta rămâne pe suprafaţa mării săptămâni dearândul mai ales dacă nu e furtună.

Aparatele de ascultare nu mai auzeau nimic. Submarinul sovietic şedea ascuns în fundul mării, cu motoarele stopate.

— Nu-i nimic. Tot trebue să iasă odată şi odată, a spus aspirantul Rusu. Il vom aştepta aci şi o săptămână.

Toată lumea era hotărîtă să nu lase submarinul să le scape. Câtă vreme era aşezat pe fund submarinul nu putea fi auzit. In momentul în care ar fi încercat să fugă, motoarele lui ar fi fost auzite cu aparatele de ascultare iar dragorul s'ar fi luat după el.

In vremea aceasta la bord s'a instalat iarăşi buna dispoziţie.

— Să cânt o sârbă sau o căzăcească, domnule comandant, că poate aud ruşii şi ies la suprafaţă, a spus Ghiocel ţambalagiul. Lor le place muzica.

S'a făcut haz.

Bucătarul a spus că dacă vede periscopul el aruncă de pe bord cu securea. Nu am să-l dobor eu cu securea mea, dar cel puţin îi fac pagubă rusului.

Veghea era extrem de atentă. Ceasurile treceau, unul după altul, lungi, parcă ar fi fost ceasuri din postul mare nu din ziua întâia de Paşti.

— Hai, rusule, să ciocnim un ou roş! Nu-ţi facem nimic, ţipa ţambalagiul crezând că o să-l audă cei din submarin.

Peste vreo şase ore s'a auzit zgomot de motoare. Bolşevicii se plictisiseră în răcoarea din fundul mării şi ar fi vrut să iasă la suprafaţă.

— E sub noi domnule comandant! a spus sergentul care făcea ascultarea.

Au fost din nou aruncate grenade, dar în van.

Pata de ulei nu ieşea la suprafaţă, deci submarinul nu fusese lovit.

Hârţuiala aceasta, care amintea de joaca şoarecelui cu pisica a mai durat câteva ceasuri.

Intr'un târziu sergentul Diniciu a anunţat:

— Domnule aspirant, rusul este iarăşi sub noi.

— Grenade pe el!

O nouă serie de grenade s'au rostogolit în apă şi exploziile lor făceau să se cutremure marea, parcă i se spărsese fundul.

Rusul — aşa cum numeau marinarii submarinul sovietic — iarăşi şi-a oprit motoarele.

Dragorul nostru era hotărît însă să nu-l părăsească.

— In ziua întâia de Paşti e plăcut să vânezi un submarin, spunea comandantul. Mai ales că vreau să-l iau la ureche.

— Vreţi măi să-l luăm la ureche şi să-l ducem în port a întrebat comandantul pe marinari.

— Vrem, au răspuns cei paisprezece oameni depe dragor.

— Chiar dacă stăm aici trei zile?

— Stăm şi o săptămână, au răspuns entuziasmaţi cu toţii.

— Staţi voi fără pâine şi fără tutun?

— Şi fără apă!

Marina Regală Română domină spaţiul Mării Negre.

CRISTIAN TEODORESCU

Comandantul vasului nostru s'a întors, numai de câteva minute, dela Comandamentul Forţelor Navale, unde a primit un nou ordin de misiune.

A venit însoţit de câţiva ofiţeri de Stat Major şi împreună cu ofiţerii navei, cercetează hărţi, calculează poziţii şi dă ultimele ordine în vederea plecării.

Ostaşii marinari fiecare la treaba lor desăvârşesc ordinele primite. Cei liberi din serviciu primesc cu voie bună pe camarazii lor germani, şi se bucură că se revăd, căci fiecare din ei şi-a găsit în camarazii germani câte un bun prieten.

Când toate au fost pregătite, Comandantul mă pune în curent cu misiunea ce o vom executa.

Pe întinsul mării împreună cu o altă navă românească vom semăna în adâncime un brâu de mine. Operaţiunea este de o importanţă deosebită şi marinarii noştrii şi cei germani s'au întrecut, în modul perfect cum au executat aceste grele şi periculoase misiuni.

Până la plecare mai sunt câteva ore bune de somn şi odihnă.

Când totul a fost pregătit fiecare se îndreaptă către colţul său de linişte, unde cu gândul într'o pioasă rugăciune către Sfânta Fecioară Maria, se roagă să-i poarte noroc. In liniştea nopţii, nu se aude decât focul cazanelor care alimentate de fochişti ridică presiunea sub controlul mecanicilor de cart. In curând câţiva zeci de mii de cai putere vor sburda pe coama spumegândă a valurilor.

Plecăm în misiune

Ora de plecare a sosit, sifleia timonierului de serviciu sună „echipaj la posturile de plecare". Părintele ce întovărăşeşte vaporul nostru rosteşte rugăciunea şi fiecare face o smerită cruce.

Este atât de înălţător momentul, încât oricât ai fi de ateu, te impresionează şi gândul ţi se îndreaptă către Dumnezeu, căci de acum sufletul, ţi-l încredinţezi numai Puterii Sale.

Comandantul şi secundul urmăresc atenţi manevrele de plecare şi încet vasul se depărtează de mal, apoi iese din port şi în goană se îndreaptă către locul misiunei. Portul a rămas de mult în urmă şi odată cu ei cei dragi, pe care nu ştii dacă-i vei mai revedea.

Dar marinarul este încrezător în soarta sa şi aprig în executarea datoriei sale pentru Patrie. Dacă va fi să nu se mai întoarcă, aşa i-a fost dat să moară pentru Patrie.

Executăm misiunea

Navigăm de multe ore. Soarele a răsărit şi razele sale calde înviorează oamenii cari la posturile lor de veghe privesc neîncetat pe întinsul apelor, spre a descoperi inamicul nevăzut, dar ascuns în adâncuri.

Veghea de suprafaţă este cel mai greu serviciu pe un vapor, deaceia marinarii de veghe au privirea foarte ageră, şi descoperă pe întinsul apelor cel mai mic amănunt. Tot atât de importantă este şi veghea antiaeriană, care preîntâmpină apariţia avioanelor inamice.

Alături ca două îndrăgostite ce sunt, vasele miniere străbat marea, purtând pe puntea lor periculoasa încărcătură.

„Minele" frumos alintate pe punte, pe un bord şi pe altul, strălucesc în bătaia soarelor cu luciul lor întunecat ca fundul unde vor fi lansate. Sunt multe şi par nişte paşnice baloane de gumă, pe care neastâmpăraţi copii ar dori să le rostogolească pe plaja jocului lor sburdalnic.

Aşa ar fi dacă focoasele lor nu ne-ar trezi la realitate şi nu ne-ar face să ne îngrozim la gândul că dacă una singură ar putea să explodeze, totul s'ar transforma într'un enorm vulcan pulverizând într'o fracţiune de secundă vas şi echipaj.

Deaceia veghea este foarte atentă la periscoape, torpile sau aviaţia inamică. Siguranţa însă este deplină căci în jurul nostru ne fac pază trei mândre distrugătoare şi un suplu torpilor, în timp ce veselii şi nebunii cai de mare, vedetele rapide se întrec în jurul nostru cu o viteză ameţitoare.

Lansăm preţioasa povară

In sfârşit suntem la punctul indicat. Specialiştii mineri români şi lucrează cu îndemânare, vrednicie şi hotărâre în jurul minelor germane.

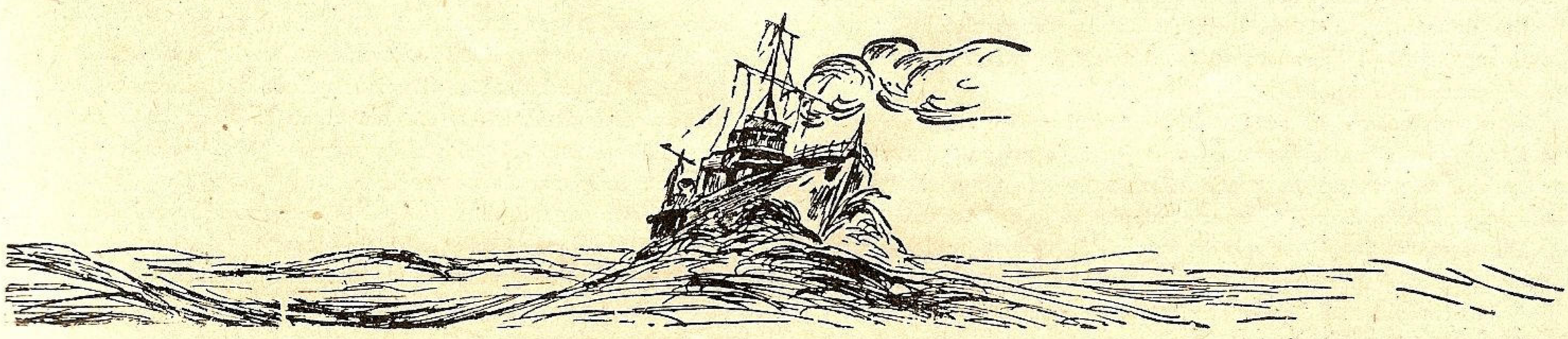
Siguranţele sunt scoase şi încet, încet, mină după mină, sunt semănate în adâncimea valurilor înspumate.

La pupa vapoarelor animaţia este mare şi ofiţerii români şi germani supraveghează executarea brâului de foc. Veghea acum este şi mai atentă şi paznicii noştri ne apară cu cea mai atentă grijă.

Dar ultima mină a fost lansată. Deodată din pieptul tuturor răsună un „ura"! de bucurie că treaba a fost bine executată. Prin aer sboară în sus bonetele şi căciulile oltenilor noştri care alături de marinarii germani se întrec acum în glume şi voe bună.

Reîntoarcerea la bază se face numai decât. Ajuns iar pe pământ fiecare mulţumeşte lui Dumnezeu că a putut să-şi facă datoria pe deplin. Totul reintră în liniste şi odihna bine meritată pregăteşte pe marinarii noştri pentru o nouă misiune.

Marina Regală Română, domină marea Neagră şi isteţimea marinarilor săi înfruntata cu vitejie colosul flotei bolşevice.



Pată de ulei!

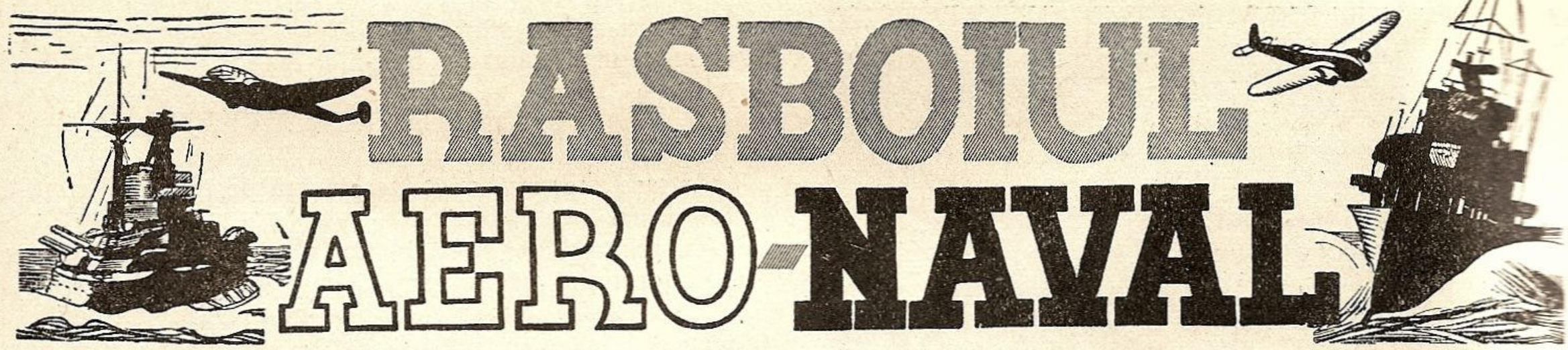
In timpul acesta, cam la o sută metri de dragor, în tribord, a început să se contureze o pată de ulei. Intîi celor dela bord nu le venea să creadă. Pata devenea din ce în ce mai mare. Din adânc ieşea, într'una ca dintr'un izvor, uleiul.

Submarinul sovietic era scufundat.

In vreme ce marinarii aruncau beretele în sus, chiuind, ţambalagiul a început să cânte, sentimental un marş funebru.

— E pentru bietul rusnac, domnule comandant! a spus ţambalagiul amestecând în cântarea funebră, acorduri de jazz.

Bucuria era de nedescris. Singurul părăsit şi nebăgat în seamă, care nu pricepea nimic din cele ce s'au întâmplat, era mascota bordului: cocoşul negru.



RASBOIUL AERO-NAVAL

1 Februarie — 31 Martie

SUBMARINELE

Atacurile în roi a submarinelor germane n'au cunoscut răgaz. Astfel la 6.II, cu tot viscolul, au fost scufundate 8 vapoare cu o deplasare de 62.000 tone ; la 7.II, totalul navelor scufundate era de 16, reprezentând 102.100 tone. In Mediterana a fost torpilat un crucișetor britanic de 5.400 tone.

Câmpul de acțiune s'a întins din apele oceanului In-

Tonajul navelor scufundata de submarinele şi aviaţia puterilor axei.
(prin gentileţea revistei „Europa Nouă")

gheţat până în Antile, iar scufundările s'au continuat, ca un vârtej care prindea tot ce se apropia de marginea lui.

La 6.III au fost scufundate 8 vapoare, la 10.III alte 15, înglobând 134.000 tone. La 15.III a fost dat la fund marele şi rapidul vapor „Express of Canada" de 23.500 tone, încărcat cu soldaţi şi material de război.

In luna Februarie au fost scufundate 63 vapoare reprezentând 408.000 tone, iar 10 torpilate, dar din cauza vremii rele nu s'a putut observa rezultatul. In Mediterana au fost date la fund 18 vapoare cu o deplasare de 114.000 tone, plus 2 distrugătoare, iar avariate 37 vase cu o deplasare de 200.000 tone, un crucișetor, 2 distrugătoare. Totalul se ridică la 522.000.

Tragicul bilanţ la sfârşitul lui Martie e impresionant : 149 vase înglobând 926.000 tone, — iar dela începutul anului 2.025.400 tone !

Anul trecut în Martie, tonajul scufundărilor se ridica la 646.000 tone.

AVIAŢIA

Stăpânirea aerului pe toate fronturile a intrat, din Martie, mai ales pe frontul răsăritean, într'un ritm accelerat, ajutând la stăvilirea ofensivei ruseşti şi împingerea înapoi a inamicului, dincolo de Donetz.

Aviaţia germană a bombardat cu succes instalaţii portuare şi militare de pe coasta Angliei.

Cea anglo-americană a repetat atacurile contra oraşelor din Germania, Franţa, Belgia şi Olanda. Lorient, Brest, St. Nazaire, Rotterdam, a avut foarte mult de suferit. In Franţa numai au făcut între Iunie 1941 şi Februarie 1943 nu mai puţin de 3.586 victime şi au rănit 7.656 persoane.

TUNISIA

După concentrarea trupelor axei aflate în Tunisia cu ale mareşalului Romel, ele au trecut la atacuri, cari au împins pe anglo-americani până la 20.II cu o sută kilometri înapoi, dincolo de Tebessa.

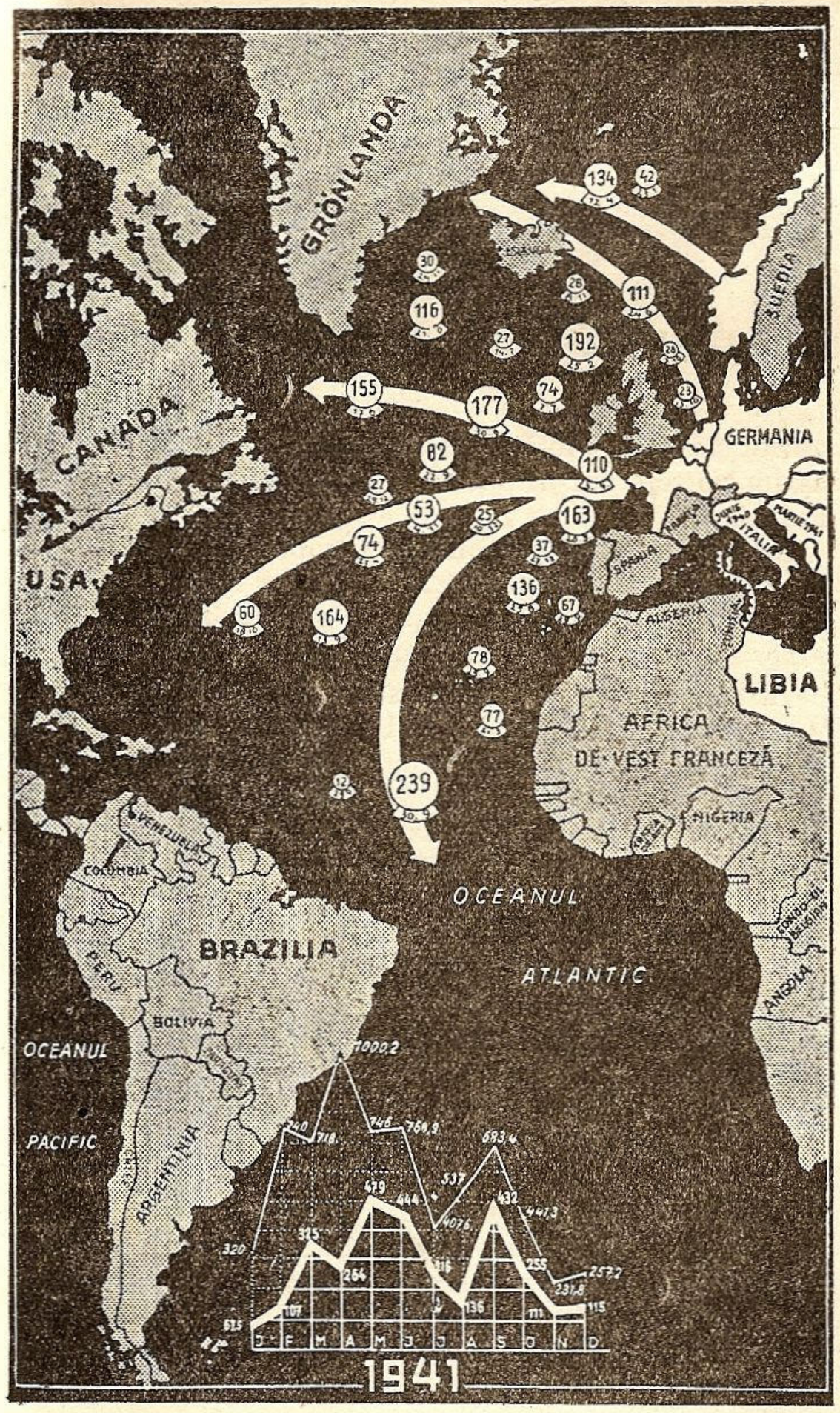
La 7.III trupele axei au ocupat capul Serrat, capturând numeroşi prizonieri şi bogat material de război.

După tatonamente reciproce, trupele germane atacate în faţă de armata 8-a britanică şi ameninţată pe flanc de cea americană, au evacuat El Hamma şi Gabes. Lupte grele sunt în curs, în care superioritatea numerică anglo-americană, deşi covârşitoare, e ţinută în eşec de iscusinţa mareşalului Rommel.

EXTREMUL ORIENT

Japonezii au evacuat la 9.II, Buna din Noua Guinee şi Guadalcanar din arhipelagul Salomon.

Intre 1 şi 7.II s'a desfăşurat o bătălie aeronavală lângă



Linia albă, scufundări cu submarinele; linia subțire, tonajul total scufundat de submarine și aviație.

insula Isabel din arhipelagul Salomon. Americanii au perdut 2 crucișetoare, un distrugător și 10 torpiloare, iar japonezii 12 avioane și 3 distrugătoare avariate.

Dela 7.VIII.1942 până la 7.II.1943, bilanțul pierderilor combatante era :

Felul navelor	Scufundate		Avariate	
	Americane	Japoneze	Americane	Japoneze
Cuirasate	6	1	4	1
Port-avioane	4	3	4	3
Crucișetoare	36	—	6	4
Distrugătoare	22	7	15	3
Submarine	9	1	1	1
Vedete	10	—	—	—
Vase de transport	17	5	6	12
Diverse	4	—	1	—
Total	108	17	37	24

O scurtă ofensivă engleză a fost pornită spre Birmania, care a fost stânjenită. Trupele japoneze au trecut la atac, împingând pe britanici înapoi.

FRONTUL RĂSĂRITEAN

Uriașa ofensivă rusă, declanșată pe întregul front, a fost încet-încet zăvorită.

In sectorul de Nord încercările de despresurare a Leningradului au dat greș, cu mari pierderi.

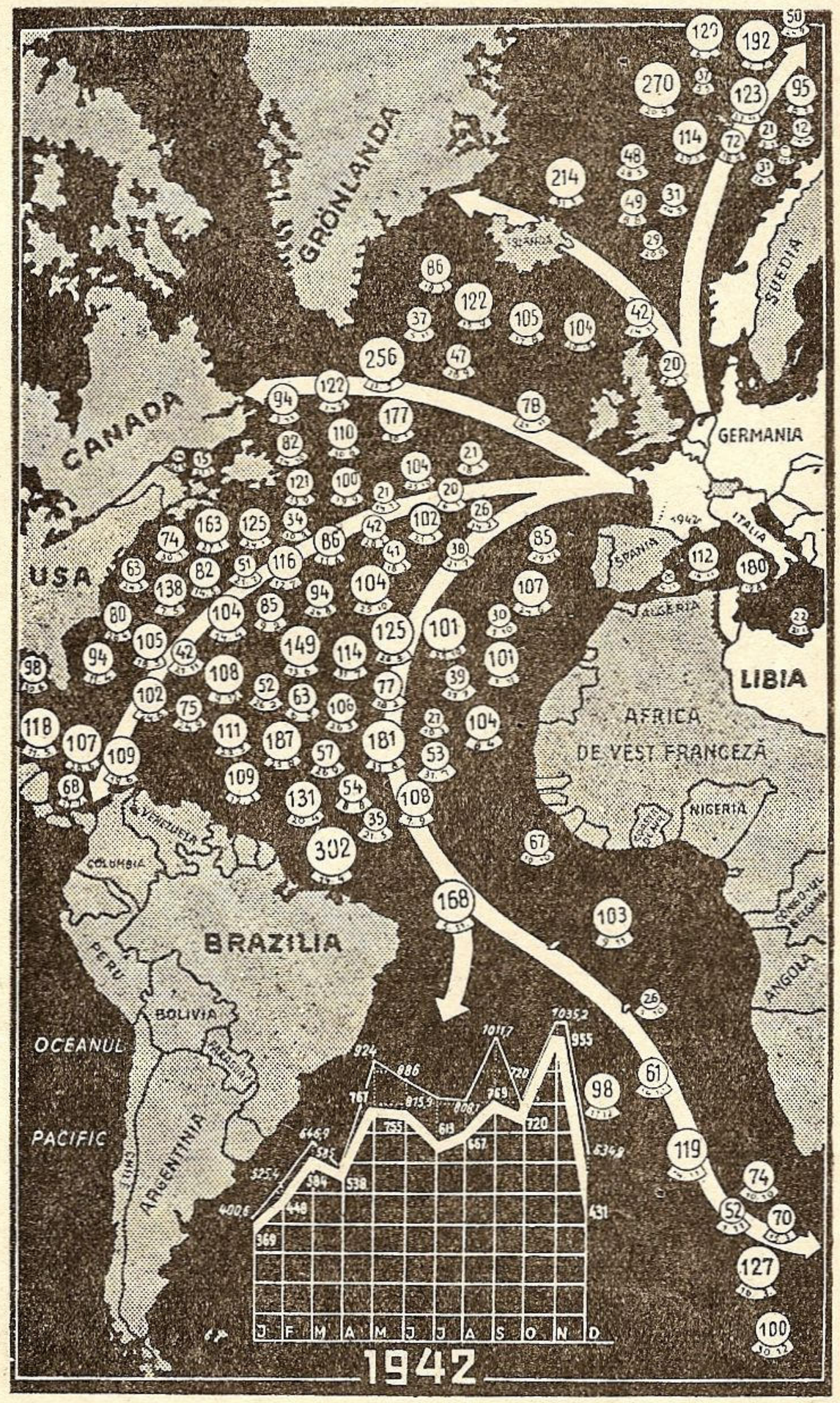
La Sud de Ladoga și în regiunea Kursk, germanii au recucerit la 28.III orașul Sewsk.

La 1.II la Stalingrad armata a 6-a, comandată de mareșalul Paulus, după două luni de apărare eroică, a capitulat, fiind copleșită de forțele bolșevice.

La 3.II lupta pentru Stalingrad s'a încheiat : armata 6-a germană, o divizie de artilerie antiaeriană, divizia 20-a de infanterie și 1-a de cavalerie română au fost jertfite, după ce au imobilizat șase armate bolșevice. *Stalingradul a însemnat cea mai mare epopee din actualul război. Bravele noastre divizii, alături de cele germane, au intrat în istorie și legendă.*

In sectorul de Sud luptele au continuat, bolșevicii reușind a pătrunde în bucla Donețului.

Armata germană executând o retragere strategică a



Cifrele arată tonajul scufundat în mii tone.
(Prin gentileţea revistei „Europa Nouă)

evacuat Kursk, Voroşilovgrad şi Rostow la 16.II. După căderea Stalingradului, s'au încercat masive atacuri la Sud de Kursk şi Oscol, pentru recucerirea Ucrainei. La 18.II Harcovul a fost evacuat. Dela 24.II însă forţele germane regrupate, au început o viguroasă contra-ofensivă, care a avut ca rezultat reocuparea a multor localităţi : Kramatorskaia, Krasnorskol, Proletarsk la 9.III şi împingerea ruşilor dincolo de Doneţ.

La 1.III trupele germane au trecut Donețul pe un front larg. La Sud de Harcov a fost nimicită armata 3-a blindată bolşevică. Trupele germane se apropie de Harkov, care a fost împresurat la 10.III, iar după crâncene încăerări, recucerit la 14.III. Inaintarea trupelor germane continuă spre răsărit, atingând la 19.III marele cot al Donețului. O altă săgeată învăluitoare a pornit dela Sud de Orel, silind pe bolşevici a trece la defensivă.

In Caucaz a fost evacuat Krasnodar, forţele germane întărindu-se în peninsula Taman şi strâmtoarea Kerci. unde au creat un puternic cap de pod.

Capul de pod dela Novorosisk nu a mai putut fi lărgit, cu toate străduinţele şi perderile bolşevice, iar la 7.II grosul forţelor a fost nimicit, astfel că planul de a despărţi armatele dela Nord de cele dela Sud n'a reuşit.

Capul de pod germano-român a început să se întindă, distrugând până la 6.III. două divizii bolşevice.

DIPLOMATICE

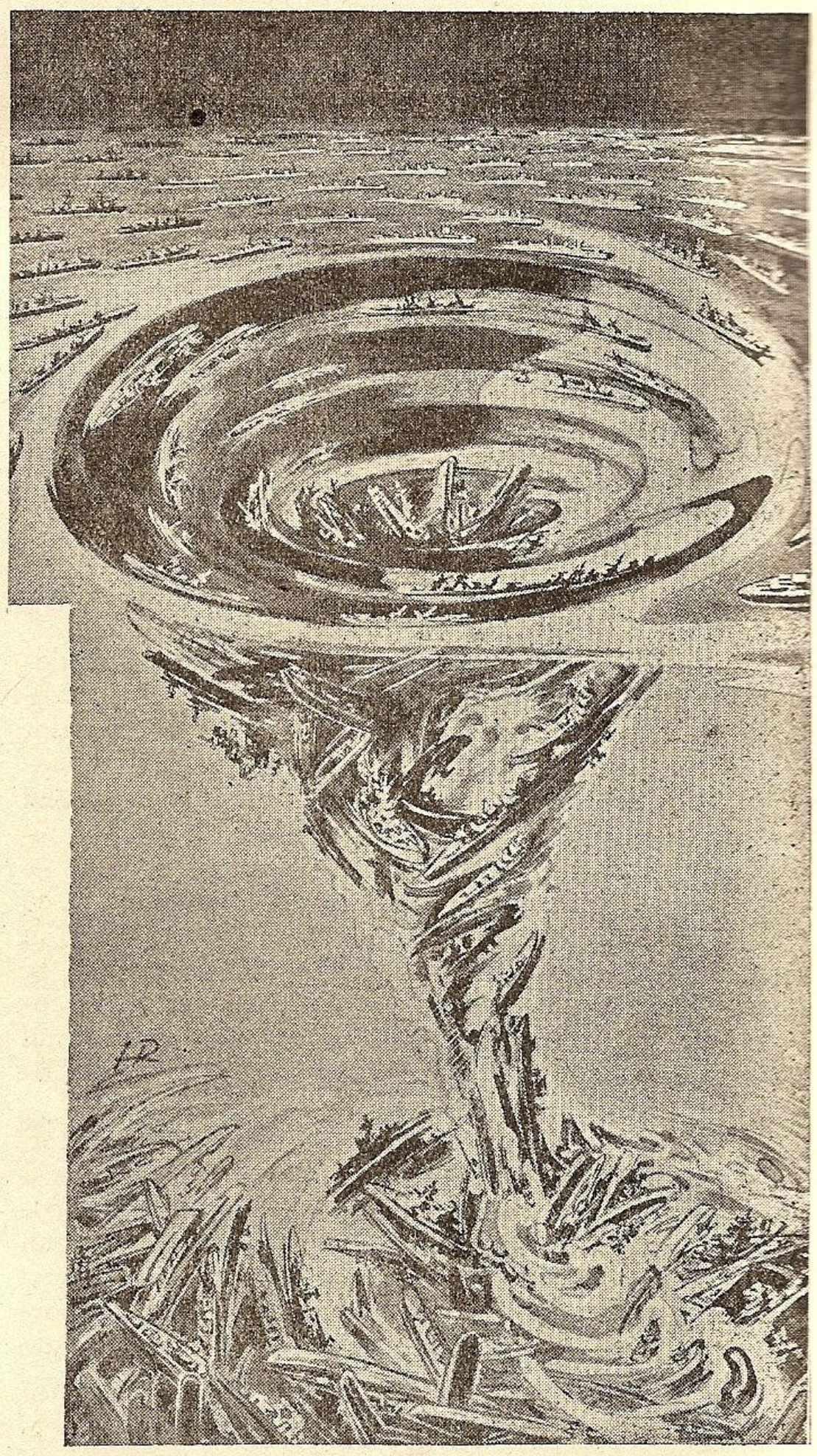
In Turcia a fost reales ca preşedinte al Republicei d. Ismet Inonu. Politica externă pare neschimbată : neutralitate şi înarmare pentru a face faţă oricărei eventualităţi.

Declaraţiile făcute în parlament de d. Saracioglu, în care se vorbeşte de alianţa cu Anglia şi America, fără a pomeni de Soviete, a provocat mare nedumerire în ce priveşte viitoarea atitudine a Turciei.

La 22.III. Turcia a trecut din poziţia de neutralitate, în aceea de putere nebeligerantă, neadmiţând ca Bulgaria să iasă din războiul actual ca stăpânitoare a teritoriilor ce au aparţinut grecilor şi jugoslavilor.

*

Polonezii, prin guvernul provizoriu dela Londra, în frunte cu generalul Sikorski, au început a revindeca drepturile ca stat şi neam, pe baza configuraţiei din 1939, — aceasta ca un răspuns pretenţiilor bolşevice asupra teritoriilor pe care le revindecă de pe acum, pentru pagubele în oameni şi materiale suferite. Toată stăruinţa cabinetelor puterilor garante de pe vremuri, — Anglia şi America, — de a-i potoli, spre a nu indispune



Din vârtejul submarinelor axei, puţine nave mai pot scăpa.
(după Signal)

pe „paşnicii democraţi" (?!?) dela Moscova, par a fi zadarnice. Incordarea a fost atât de stârnită încât d. Eden a trebuit să traverseze oceanul spre a avea un schimb de vederi cu d. Roosevelt.

CRONICAR

GLASUL PRESEI

Ştiţi ce este „Jibako“ sau „Taia-Tari“ ?

Expresia „JIBAKO" este compusă din cuvintele „ji". care însemnează „el însuşi" şi „bako" — „a face explozie" şi a fost inventată de aviatorii japonezi, ca să arate actul eroic al pilotului care se năpusteşte cu avionul său plin de bombe asupra vasului inamic şi sare în aer împreună cu avionul său, provocând distrugerea duşmanului.

Iată cum povesteşte un aviator japonez în ziarul „Nichi-Nichi" din Tokio peripeţiile marei bătălii aeronavale care s'a desfăşurat în largul apelor insulei Noua-Guinee.

In cursul luptei au fost cam nouă cazuri de Jibako.

Era vorba de distrugerea unui port-avion anglo-saxon, a cărui protecţie era făcută de o escortă de crucişetoare uşoare şi distrugătoare. In ciuda numeroaselor aparate de vânătoare inamice, bombardierele nipone manevrară în aşa fel, încât să ajungă deasupra vasului port-avion, care era obiectivul atacului.

„Aparatul meu — povesteşte aviatorul japonez — urma avionul comandantului escadrilei. Deodată văd că acest aparat ia foc ; începu să dispară încet, încet în norul de flăcări şi fum ; apoi legănându-se violent, se îndreptă în picaj spre port-avion. Acum ştiam că comandantul va îndeplini „jibako-"ul. Intr'adevăr, avionul său se năpusti ca o săgeată în norul de fum care se ridica de pe vas şi dispăru".

Lupta continua, port-avionul se înclinase îngrozitor, dar bombardierele nipone, nu-l slăbeau deloc.

„Iată — continuă povestitorul — că şi aparatul comandantului secund ia foc. Echipajul încearcă mai întâi să stingă flăcările ; dar nu isbuteşte. Pilotul pune atunci aparatul în poziţie de „jibako" şi se prăvăleşte pe bordul port-avionului, tocmai în locul unde erau aliniate gata de sbor vreo 15 avioane americane. Căderea bombardierului provoacă o explozie formidabilă : pentru vaporul inamic a fost o lovitură de graţie...".

Escorta se împrăştie, în timp se aparatele japoneze mai fac un viraj pe deasupra epavei în flăcări ; este luată o fotografie, care va lua îndată drumul spre Tokio....

Construcţia căii navigabile a Bugului

După ce a fost cucerite de armata germană regiunile fertile ale Ucrainiei, problema legăturilor fluviale a trecut pe primul plan. Până în prezent, traficul naval între Soviete şi Apusul continentului a fost de mică însemnătate. In viitor, situaţia se va schimba. Pentru regularea cursului Vistulei au fost puse la dispoziţie în total 1,5 miliarde mărci. Administraţia germană a şi început pregătirea lărgirii Bugului. Aci se va crea o legătură importantă pentru traficul bunurilor în masă dela Vistula, peste Bug, Königskanal şi Pripejt, la Nipru. Spre Vest este astfel dată o legătură pentru Canalul Bromberg spre Netze, Warthe, Oder şi Elba, care continuă în Canalul Hittelland, aşa încât bunurile răsăritului vor lua în viitor drumul ieftin ale apelor care este de o însemnătate deosebită pentru economia marelui spaţiu. Lucrările prevăd regularea cursului Bugului, îngrijirea malurilor, construcţia stăvilarelor şi ecluzelor, pentru a face posibilă navigaţia vaselor mai mari. In urma acestor lucrări va profita şi agricultura precum şi economia în întreaga ţară, puncte de întretăiere importante, cum este Varşovia, urmând a primi puternice impulsuri.

Importanţa porturilor Mării Negre de pe coasta Caucazului

Porturile din vestul Caucazului, cu excepţia celor dela Noworossijsk şi Batum, sunt aproape inutilizabile pentru Soviete, pentru că ele nu sunt prevăzute cu instalaţiuni technice corespunzătoare.

Vase între 2000-4000 B. R. T. au nevoie de câte 15 zile pentru descărcare, deoarece cea mai mare parte a acestei operaţiuni se face cu braţele. Aceste porturi nu corespund decât pentru navigaţia locală de coastă (cabotaj), traficul lor de mărfuri fiind limitat aproape în întregime la relaţiunile cu porturile Ucrainiei şi Crimeei. Ele sunt scutite de îngheţ tot anul, posedând ateliere numai pentru repararea vaselor. Un şantier naval mai mare nu au la dispoziţie, astfel că nu se pot efectua decât reparaţiuni mici.

Excepţie fac, după cum am arătat mai sus, porturile Noworossijsk şi Batum. Novorossijsk posedă un port natural situat într'un golf apărat şi este capul liniei ferate Rostov. Cu cei 95.000 locuitori ai săi acest port este important pentru economia uneia din cele mai productive regiuni din Kuban. Aci se găseşte şi cea mai mare industrie sovietică de ciment.

In apropiere se mai găseşte între altele şi cea mai mare moară de cereale numită „Sowochos - Gigant" ; câmpiile sale se întind pe mai multe sute de kilometri pătraţi. Sfecla, porumbul, orezul, bumbacul şi vinul reprezintă restul articolelor de export. Poziţia apărată a portului care-l face apt de a fi transformat în port de război, a determinat şi instalarea acolo a unei conducte petrolifere ce trece prin Krasnodar.

Portul Batum, care este în legătură cu conducta petroliferă dela Bakum, dispune de însemnate şi într'o oarecare măsură, moderne instalaţiuni de transbordare.

Oraşul fiind cel mai sudic punct al Uniunii Sovietice depe Marea Neagră, este situat la o distanţă de 3.373 km. de Moscova şi la 4.024 km. de Leningrad.

După ultimul recesământ populaţia oraşului Batum numără 70.500 locuitori.

Din celelalte porturi ale Caucazului de vest, numai o parte au legătură cu vre-o linie ferată şi anume cu acea care pornind dela Armawir merge până la Taupse, localitate situată pe litoralul Mării Negre. Tot acolo se termină şi ramura conductei de petrol ce porneşte dela Armawir. O altă cale ferată urma să fie construită până la Batum, ea neputând fi terminată decât până la Adler, porţiune ce trece prin Sotschi şi Gogry, iar linia ce porneste din Batum n'a putut ajunge încă până la portul Suchum, care prezintă oarecare importanţă.

Nici portul Anapa situat în apropiere de Kertsch nu se găseşte în legătură cu reţeaua feroviară.

Spre organizarea liberţăţii Mării Negre.

Presa germană subliniază consecinţele de ordin economic ale izgonirii sovietelor de pe litoralul Mării Negre.

In Europa nouă a victoriei puterilor Axei şi a aliaţilor ei, Marea Neagră va fi o mare liberă, descătuşată de orice supremaţie apăsătoare şi putând constitui real o punte sigură de legătură cu orientul apropiat.

Prin situaţia ei de deţinătoare a gurilor Dunării, România este destinată să joace un rol de prim ordin în viaţa economică a viitorului apropiat.

„Essener National Zeitung", amintind faptul că România stăpâneşte azi Odessa, notează marea satisfacţie cu care a fost salutată de poporul românesc strălucita victorie a armatelor germano-române în peninsula Kerci.

„Pentru români, spune ziarul german, rezolvarea definitivă a problemei Mării Negre este de importanţă capitală.

„României îi va reveni cea mai importantă misiune în legătură cu valorificarea europeană a spaţiului din jurul Mării Negre.

„In această lume nouă a marilor spaţii economice, încheie „Essener National Zeitung", România este punctul de sprijin puternic de unde porneşte legătura cu marile spaţii economice ale orientului apropiat".

România modernă şi-a văzut mereu desvoltarea stingherită de ameninţarea dela răsărit. Iar când primejdiei slave i s'a adăogat şi primejdia bolşevică, ochii pânditori de la răsărit au devenit paralizanţi.

Lupta noastră dincolo de Nistru, jertfele pe cari le-am făcut alături de armata germană şi participarea noastră hotărîtă la luptele care continuă, până la marea victorie finală care se apropie, — pornesc din însuşi instinctul de viaţă al Neamului.

Ne batem pe întinsul câmpiilor ruseşti, pentru libertatea noastră, pentru viaţa noastră, pentru a putea da Neamului posibilitatea unei desvoltări liniştite şi înfloritoare.

Ce jertfă ar putea fi prea mare când ţinta de atins este atât de măreaţă ?

Zdrobirea definitivă a bolşevicilor nu mai este prea depărtată. La Charcov au fost deschise drumurile marii victorii finale. Aparatul de război sovietic a fost zguduit, aici, în încheeturile lui şi pierderile pe cari le-a suferit sunt atât de catastrofale, şi în oameni şi în materiale, încât refacerea nu mai este posibilă şi nici rezistenţa pe noui linii, spre răsărit, nu va mai putea fi organizată decât cu mijloace reduse.

Massele fanatizate ale roboţilor Moscovei nu sunt, nici ele, fără sfârşit şi foarte curând resturile lor desorganizate, vor trebui să-şi caute refugiu în depărtările răsăritului.

Vom trage, atunci, toate consecinţele credinţei noastre neşovăitoare şi ale jertfelor noastre neprecupeţite.

Cum spune „Essener National Zeitung", odată dispăruţi ochii de pândă cari ne împiedecau mişcările şi ne stinghereau munca creatoare, ne vom putea împlini misiunea care izvorăşte şi din situaţia noastră geografică — punte de legătură între două continente —, şi din puterea noastră de muncă şi creaţie.

Nici-un fel de ameninţare nu ne va mai umbri drumul propăşirii, şi nici un fel de umbră nu ne va mai întuneca dreptatea. Prin jertfa noastră de sânge pe frontul de răsărit în lupta de zdrobire a duşmanului de moarte al întregii Europe asigurăm drepturile şi înflorirea Neamului românesc întreg.

(„Unirea")

Marina Noastră

De când armatele noastre de uscat, secondate de iureşul flotilelor aeriene, au pornit spre răsărit cea mai mare ofensivă desrobitoare a Neamului, tot deatunci şi flota noastră, redusă ca tonaj, însă aprigă, vigilentă, a dat dovadă, prin actele de bravură ce-a săvârşit, că se găseşte pe linia de onoare a luptei, prezentă acolo unde unităţile marine bolşevice încearcă să pătrundă în apele noastre teritoriale.

Prin deplasări uşoare şi curagioase manevre, flota noastră a asigurat şi asigură cu deplină eficacitate siguranţa coastelor Mării Negre. Cu un curaj demn de vitejia strămoşească, marinarii noştri, în orice situaţii s'au găsit, n'au pregetat nici o clipă de-a înfrunta duşmanul faţiş, de-al distruge acolo unde s'a găsit şi de-a arăta, nu numai lor, ci lumii întregi, că poporul nostru viteaz şi muncitor, născut aici, la gurile Dunării, reprezintă o forţă nu numai prin armata de uscat şi aeriană, ci şi prin marina militară, precum şi comercială.

Dacă din cauza unor condamnabile neglijenţe ale trecutului, pe cari Mareşalul nostru le-a condamnat de mult, şi caută acum să le corijeze rapid, energic şi durabil, nu avem acum o marină de zece ori mai mare, asta nu însemnează că cea existentă n'ar reprezenta o forţă combativă de temut în luptele navale ce se dau în Marea Neagră şi Marea de Azov.

In sprijinul acestei afirmaţii, vine al doilea succes al marinei române, anunţat mai zilele trecute, soldat, în urma unei lupte cu scufundarea unui submarin sovietic de către un crucişetor român.

Presa streină a înregistrat în elogiile cuvenite acest mare succes al marinei noastre, arătând încă odată lumii că suntem demni de marea încredere şi misiune ce ni s'au dat, în această parte a Europei, de către puterile Axei cari azi, prin faptele lor de arme, luptă pentru schimbarea înfăţişărei acestei lumi înrăite şi nedrepte.

Flota noastră este prezentă şi activă la postul de onoare al Neamului. Jertfele ei, succesele ei, alături de celelalte, înscriu pagini de glorie în istoria noastră, pentru viitorul măreţ al României de mâine.

AUREL MUCENIC
(Poporul)

U. R. S. S. putere navală fără spirit marinăresc

Prin vastitatea teritoriului, prin indolenţa patriarhală a populaţiei, prin fertilitatea solului, prin hidrografia şi prin clima ei, Rusia a fost de veacuri o ţară cu o economie tipic agricolă. Două forme fundamentale de activitate ale societăţii moderne au rămas pentru foarte multă vreme puţin sau deloc cunoscute poporului rus: activitatea industrială şi comerţul exterior.

Astfel caracteriza situaţia Rusiei în complexul mondial autorul italian Giuseppe Caputi (în Illustrazione italiana, nr. 32, Aug. 1941). Şi această caracterizare este nu numai justă, ci şi foarte sugestivă. Legenda spune că Petru cel Mare, cel dintâi, a înţeles că Rusia trebue să-şi deschidă o fereastră spre Occident, făcând comerţ de blănuri şi de grâne. Şi tot Petru cel Mare se spune că a intrat ucenic la un constructor de corăbii pentru a-i învăţa pe Ruşi arta navigaţiei.

Nevoia de schimburi comerciale a venit prin forţa lucrurilor; prin însăşi fertilitatea extraordinară a solului şi a produselor lui. E adevărat că această abundenţă nu împiedica adesea ca milioane de oameni să moară de foame. Totuşi exportul nu înceta şi sunt de amintit celebrele cuvinte ale lui Stere, profund cunoscător al stărilor de lucruri ruseşti, că Rusia exportă în fiecare an nu ştim câte sute de mii de cadavre...

Schimburile nu se puteau însă face decât pe cale maritimă. Numeroasele fluvii navigabile care străbat Rusia, puteau deasemenea desvolta o reţea de comunicaţie, paralelă cu acea a căilor ferate. Importanţa acestor căi de comunicaţie era cu atât mai mare, cu cât distanţele între centrele de producţie şi cele de consum (în speţă ţările vecine, ca de pildă Germania) erau enorme, atât pentru grâne, cât şi pentru petrol (din Caucaz).

Şi în a doua jumătate a secolului XIX ca şi la începutul sec. XX, petrolul, grâul, minereurile şi lemnul Rusiei lâncezeau totuşi în porturile de origine pe vase străine, iar produsele micii şi marii industrii occidentale continuau a fi îmbarcate pe cargoboturile vechii şi nouii marine comerciale europene.

Pentruce ? Pentru un motiv fundamental: poporul rus nu e un

popor de marinari, nu înţelege marea, nu se simte atras de coastele şi de suprafaţa ei azurată, nu sufere fascinaţia mâniei sau blândeţei ei. In istoria Rusiei se vede totuşi un tipic, profund şi strident contrast între indolenţa poporului şi politica guvernului; acesta a avut totdeauna ca directivă principală, cursa la mare şi cucerirea coastei.

Rusia a rămas însă o ţară săracă în populaţie maritimă. Harta etnografică e de o extraordinară elocvenţă: pe ţărmurile celei mai bune ferestre spre Occident, în Baltica, s'au afirmat şi au prosperat alte rase decât cea rusă.

Spre marea Nordică s'au instalat neamuri de origine mongolă. Adevăraţii Ruşi au rămas departe în mijlocul continentului.

Spre Sud, deşi s'au aşezat numeroase neamuri slave pe ţărmurile Mării Negre şi Caspice, familiaritatea lor cu elementul lichid a rămas foarte redusă. Iar expansiunile într'adevăr mari ale imperiului moscovit au fost pe linia continentală, spre Asia centrală, Siberia şi provinciile periferice ale Mongoliei şi Chinei.

In domeniul comerţului maritim, ca şi în cel al colonizărilor de peste mări sau al marilor transmigraţiuni oceanice, poporul rus e aproape absent în istoria navigaţiei şi a marilor descoperiri geografice cu excepţia unei oarecare activităţi ştiinţifice sau explorative în regiunile antarctice.

Linia dominantă a lumii slave e deci „continentalitatea" ei. Şi o dovadă e felul cum se manifestă sufletul rus în cântecul plângător al luntraşilor de pe Volga, majestuosul fluviu intern, fluviul continental prin excelenţă. Cântecul acesta e poate unic în lume prin încetineala lui, care e un drum în stepă, dar nu pe apă.

Această psihologie specific continentală nu se poate însă explica numai prin influenţa şi ambianţa geografică asupra rasei. Rasa germanică, de pildă, locuind o regiune eminamente continentală şi care nu şi-a intensificat activitatea navală decât într'o epocă relativ recentă, a făcut în timp de pace ca şi în timp de război adevărate minuni pe mări şi pe oceane.

Rasa rusă e puţin aventuroasă pe mare şi de câte ori a îndrăsnit ceva mai mult, întreprinderea a fost dezastruoasă. E, desigur, o deficienţă intrinsecă, rasială, a poporului rus, în ce priveşte marea, marina şi spiritul marinăresc.

Consecinţa concretă a acestei stări de lucruri a fost lipsa sau quasi-lipsa unei flote comerciale ruseşti.

Cu toate cele patru mări ale ei, cu toată imensa ei reţea fluvială, cu toată rezerva ei de oameni — de la o sută de milioane, marina comercială rusă a rămas totdeauna mult inferioară ca tonaj şi ca eficienţă nu numai marinelor marilor ţări oceanice — Anglia, St.-Unite, Japonia — şi statelor europene ca Germania, Italia, Franţa, — dar şi la o mare distanţă de aproape totalitatea statelor europene, cu mult mai mici în suprafaţă şi populaţie: Norvegia, Suedia, Danemarca, Olanda, Belgia, Grecia, Portugalia, Spania. Ceea ce demonstrează că Rusia e putere navală fără marinari. Pe când populaţia Rusiei e de zeci de ori mai mare decât cea a Norvegiei sau a Greciei, flota comercială a acestor ţări e de 5—6 ori mai mare decât cea rusească; iar procentul populaţiei care lucrează pe mare sau în industria navală în Rusia, e comparativ de cel puţin 200 de ori mai mic decât în cele mai mici ţări europene. De unde în unele ţări 15% din populaţie e consacrată activităţii navale, în Rusia procentul e abia de 1 la mie.

Şi cu toate acestea, Rusia, fără o populaţie riverană, fără interese maritime, fără o conştiinţă marinărească, a voit să aibă o flotă militară şi a pretins să fie o mare putere navală.

A pretins-o sub ţar; a pretins-o sub regimul bolşevic.

Imensa bogăţie a ţării a permis să se furnizeze marinei ruse material abundent, dar proporţia, numărul şi materia nu ajung pentru a combate şi a învinge pe mare.

Şi astfel regimul ţarist se dedică reconstrucţiei unei puternice flote cu care se prezintă în războiul mondial.

Dar acesta înseamnă un nou faliment. Trei ani în şir flota rusă fu ţinută în şah de o parte relativ redusă a flotei germane, după cum flota turcă, întărită cu *Goeben* şi *Breslau,* ţinu în respect forţele navale ruseşti din Marea Neagră. Apoi veni „revoluţia din Octombrie" care explodă violent pe unităţile flotei; veni dezastrul militar, desordinea politică, tulburarea economică, haosul bolşevic. Noul regim, expresie tiranică a unei minorităţi, mai dur şi mai crud decât regimurile precedente ce sfârşiseră în sânge, după atâta distrugere şi atâta luptă, se consacră şi reconstrucţiei. Dar reconstrucţia aceasta fu înţeleasă într'un chip straniu, care s'a manifestat prin a da arhitecturii sociale o absurdă desvoltare orizontală, plată, meschină, uniformă, fără orizont, fără ideal şi fără speranţă.

Prin natura lui şi prin program, bolsevismul fiind duşmanul oricărei aristocraţii diferenţiate, nu şi-a dat seama că tehnica modernă impune categoric conceptele de ierarhie şi de specializare în oricare organism industrial şi militar şi mai presus de orice în structura unei marine de război. In furia nivelatoare, bolşevismul a depăşit orice limită. Deaceea în ultimii ani, nevoia unei ierarhii şi a unei autorităţi a fost adânc resimţită în armata sovietică. Dar nu e deajuns să mecanizezi un popor pentru a face o ţară industrială şi nici să construieşti vase şi să îmbarci oameni pe ele pentru a crea o flotă.

In douăzeci de ani de bolşevism, Rusia şi-a putut reconstrui materialul unei flote, dar n'a reuşit să reconstruiască Statul Major distrus de revoluţie, organizarea ierarhică, tradiţia, pe care echipagiile roşii au înlocuit-o cu supravegherea comisarului politic.

Ce importanţă mai poate avea — în asemenea condiţii — o enumerare a principalelor piese ale flotei sovietice? Ce însemnătate pot avea cele trei cuirasate din clasa *Pariskaia Kommuna* de 23.000 tone, moştenite dela flota ţaristă, rebotezate şi remodernizate de bolşevici, sau vasul port-avioane *Stalin,* sau cele patru crucişătoare moderne din clasa *Kiroff,* sau numeroase crucişetoare mai mici, şi 10 exploratoare de tipul *„Leningrad",* sau cele 40 sau 50 de vase de suprafaţă şi cele 150 sau 160 submarine?

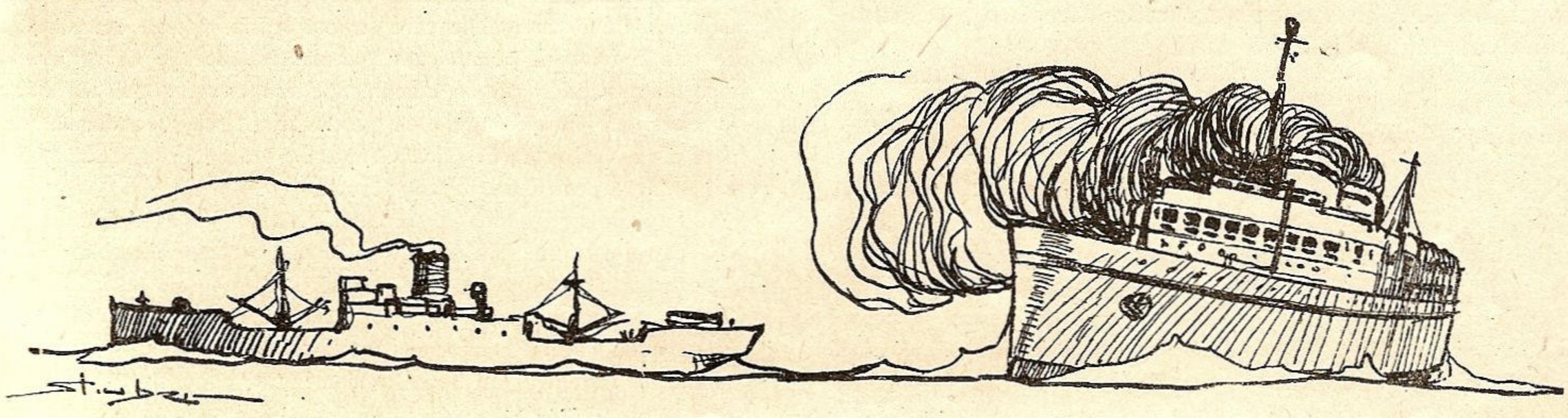
Cât despre vasele în construcţie, programul prevede 3 mari cuirasate de 35.000 sau 40.000 tone, armate cu tunuri de 406, 5 crucişătoare de 7.700 tone, 2 port-avioane de 12.000 tone, 8 mari contratorpiloare de 2.800 tone şi alte vase mai mici. Toate pentru 1942.

Soarta celor două principale flote sovietice, din Marea Neagră şi din Marea Baltică, e dealtfel pecetluită prin înaintarea germană în Crimeea şi în sectorul Leningrad.

Fără îndoială, în secolul tehnicei războiul pe mare a rămas dominat de forţa spiritului şi nu de cea a materiei.

Ori U. R. S. S. se dovedeşte a fi o putere navală fără spirit marinăresc.

P. C. VELEA
(Vremea)



Muzeul Acvatic

Valurile scot din scrin
Scufe albe de senin,
Rochii scumpe şi dantele
Pentru doamne bătrânele, —
Scot străvechi bijuterii
Şi uitate elegii...

Valurile - aduc la soare
Broderii costisitoare,
Povestiri cu marinari
Şi schelete de corsari!...

...Ce muzeu de vechituri!...
Câte spaime, câte uri,
Câte lupte, câte vase,
Câte sumbre parastase
Pomenite'n vijelia
Nopţii triste, fără lună,
Scoate astăzi fantezia
Valului, dintr'o genună
Enigmatică şi-adâncă!...

Rezemată de o stâncă,
Marea doarme liniştită...
Pe când valurile vin
— Din acvatica vitrină —
Cu-o poveste nesfârşită
De pe Pontul-Euxin....

ALEXANDRU BILCIURESCU

„URECHEA LUI NEPTUN"

Decor Mitologic

In valuri, doar un singur rod e,
Născut din crucişări de spade;
Şi marea, lin, înalţă ode
In cinstea anticei Elade.

In fiecare cuib e-un cântec,
In fiecare strop — un mit,
Când ţara soarele descântec,
Proptit pe blondul infinit.

Şi, ca'ntr'o criptă, dorm senine
Poveşti străvechi, ce sfarmă timpul,
Cu Zeii zărilor eline...
— De svârli năvodul, scoţi Olympul!...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Caron

Luntraşul gârbov este obosit:
De veacuri, zmulge sufletelor vamă,
El care a spus Morţii hâde: „Ia-mă!"
Dar vrerea, coasa nu i-a împlinit.

Coboară mitologicu — asfinţit
Şi'nchide, melancolic, ca'ntr'o ramă,
O largă simfonie de aramă
Şi valurile ce-au călăuzit.
Sicriul plutitor. Bătrânul cioclu
Priveşte luna care stă pe soclu,
Sculptată în smaralde şi onix...

Apoi, el lasă vâslele să-i scape
Şi luntrea-l duce, singură, pe ape,
Spre portul isbăvirilor, spre Styx...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Urechea lui Neptun

Ascultă cum se-aude briza:
Adie ca o mângâiere!...
In aur îşi vopseşte friza
Matrozul blondelor galere...

O scoică a rămas pe mal,
Părând urechea lui Neptun,
Şi'n ea răsună triumfal
Ecoul valului nebun...

Ghiceşti acolo, ca'n ghioc,
Şi soarta mândrelor trireme,
Şi-al marinarului soroc
In ghiara vechilor blesteme...

Deschisu-s'au porţi mari de nor
Şi joacă'n horă înecaţii!
In scoica roz — abis sonor —
Auzi cum chiue piraţii!...

Şi'n faţa ochilor apar:
Paiaţa valului: un dolf, —
Jean Bart şi vasu-i legendar...
Comori ascunse într'un golf,
Un naufragiu... şi-o galeră,
Pierind pe Pontul-Euxin...
. . . . . .
Iar scoică stă pe etajeră
Visând destinul ei marin...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Femeea Mării

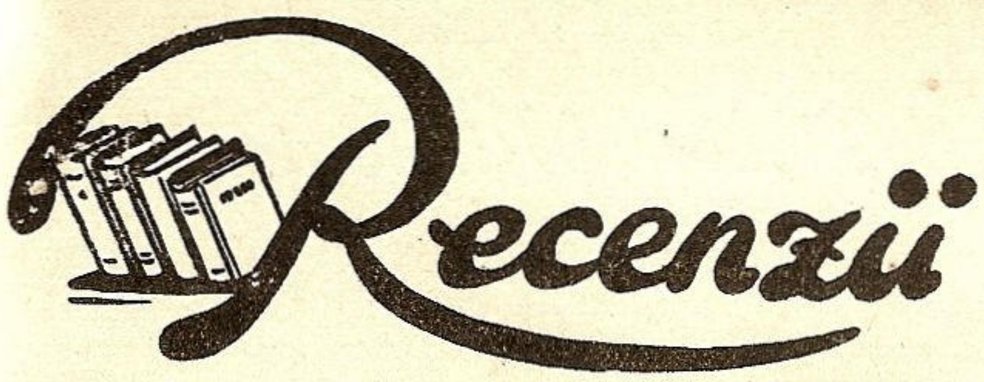
Purtând colan de perle şi mărgean
Şi'n ochii-i verzi — enigme submarine,
Având un trup de aur şi rubine
Furate în adâncuri de-ocean, —

Sirena ţese, magic, din suspine
De val, un cânt de vrajă şi alean
Ce turbură acvaticul noian,
Urcând, calvar, spre stelele senine...

... Al nopţii parfumat şi cald fior
I-aduce melodii de pe-un vapor:
Ar vrea şi ea în dans avânt să-şi iee.

Şi bucuros şi-ar da divinitatea,
Să simtă doar o noapte voluptatea
De-a fi la bal într'adevăr femee!...

ALEXANDRU BILCIURESCU



Construcţiuni navale (Vol. II) de general **Inginer Vasile Năsturaş,** diplomat al Şcoalei Superioare de Inginerie Navală din Genova.

Autorul a desăvârşit o lucrare anterioară cu acelaşi titlu, cu un alt volum care tratează cu aceeaşi competinţă stadiul în care se găseşte acest material, progresele realizate, precum şi evoluţia în viitor a materialului naval.

Volumul de 60 pagini şi însoţit de numeroase planşe, cuprinde două părţi:

I. Nevoia imperioasă pentru România de a construi nave de război şi comerciale. Ce măsuri trebuesc luate pentru a putea construi la noi.

II. Organizarea şantierelor navale.

III. Problema salvării navelor sinistrate. Mijloacele de valoare folosite astăzi. Propuneri pentru Ţara noastră.

* * *

Maşini marine de Căp. Inginer **Grigore Halus,** diplomat al Şcoalei Politechnice din Bucureşti.

Un volum de peste 450 de pagini cu 500 de schiţe şi planşe, care umple un gol în literatura technică navală, resimţit după epuizarea vechiului curs al Inginerului Cupşa.

Material bogat cuprinde: maşini alternative, turbine cu vapori, motoare cu ardere internă, căldări cilindrice şi tubulare, arderea cu păcură şi praf de cărbune, maşini auxiliare: pompe, servomotor, vinciuri, instalaţii frigorifere, cele pentru forţă şi lumină, pentru armament, pentru navigaţie. Conducte şi valvule, maşini şi instalaţie electrice, — generatori, electromotoare, acumulatori, distribuţia energiei electrice.

Instrumente şi aparate de măsură: manometre, vidometre, termometre.

Noţiuni de construcţii navale, formule de bază, tabele, etc.

Din această expunere se vede bogăţia de material, iar competinţa autorului este o garanţie de felul tratării.

CĂRŢI ŞI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

■ CUVANTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI, care apare în condiţiuni redacţionale şi tehnice perfecte, a publicat (în nr. 110) textul cuvântării rostite cu prilejul serbărilor dela Chişinău ale revenirii Basarabiei la patria-mumă. Cuvintele Mareşalului sunt cuvinte de Evanghelie istorică şi deci se cuveneau să fie cunoscute de toată suflarea românească şi, ca atare, şi de sătenii noştri. Cititorii revistei noastre le-au văzut, la timp, în ziare, şi le-au auzit şi la radio în ziua comemorării celor 25 de ani dela actul Unirii fraţilor de dincolo de Prut. In fiecare număr ce apare din „Cuvântul Mareşalului", sătenii găsesc felurite învăţăminte potrivite bunilor noştri ţărani. Sunt nelipsite anumite pagini privitoare la: sfaturi pentru agricultură, pentru gospodine, pentru păstrarea sănătăţii, tălmăciri din Sfânta Scriptură a credinţei strămoşeşti, răbojul vremii; cum stăm cu războiul; lămuriri pentru înţelesul legilor; povestiri, istorioare pentru cei mici şi mari, fapte vitejeşti, poezii şi răspunsuri la scrisorile din cutia de plângeri ale sătenilor. Intre aceste articole sunt şi ilustraţiuni potrivite cititorilor plugari şi meseriaşi.

Intelectualii dela oraşe pot să citească această bună foaie; ei vor simţi o plăcere deosebită văzând cum un grup de scriitori, iubitori ai sătenilor noştri, îşi dau silinţa ca luminile lor să ajungă acolo unde trebue. Noi felicităm pe redactorii dela CUVANTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI, pentru chipul cum înţeleg să-şi arate dragostea pentru acei cu mai puţină ştiinţă de lume şi de fapte.

■ PE URMELE RĂZBOIULUI, de **general Ion Manolescu** (tip. „Lupta", Bucureşti 1943). Iată o bună carte, redată de cunoscutul autor, general Manolescu, care publică, prin această carte, a 26-a lucrare a sa. In adevăr este un record în publicistica română. Cartea de faţă e împărţită în cinci capitole, care de care mai interesant şi mai instructiv. Prin stilul sugestiv şi prin materia variată prezentată, autorul ne reaminteşte anumite pagini din istoria vecinei noastre dela răsărit, ne duce pe drumuri, şi străbate cu cititorul, regiuni prea puţin populate de atâtea naţionalităţi — între care românii sunt pretutindeni risipiţi. Autorul ne face un rezumat interesant al operaţiunilor militare care au avut loc în actualul război, în care brava noastră armată a biruit. Astfel ne reîmprospătăm episoade desvoltate în Crimeia, în istmul acesteia, atacurile dela Sevastopol, Feodosia, peninsula Kerci. Sunt reproduse şi din notele bravilor noştri luptători — extrase din carnetele lor de război — adevărate documente istorice care vor rămâne nepieritoare totdeauna. Autorul ne înfăţişează şi informaţiuni, pline de un cald şi palpitant interes, privitoare la românii-moldoveni locuitori în stepele ruseşti. Un capitol interesant găsim în opera de cult al morţilor români şi germani realizată prin societatea germană W.G.O. şi prin „Aşezământul naţional Regina Maria pentru cultul eroilor români". Cartea este împodobită de numeroase şi sugestive ilustraţiuni, reuşite, scoase din regiunile vizitate de autor. Felicităm pe d. general Manolescu pentru noua sa lucrare şi interesantă şi instructivă.

■ Cunoscutul scriitor italian, **Bravetta,** fiul celebrului marinar Ettora Bravetta, şi el însuşi artilerist naval, a scris şi a tipărit o carte, intitulată „I MARINA d'ITALIA". Această excepţională lucrare (ilustrată) este editată de Institutul de politică internaţională dela Milano.

Autorul înfăţişează, cu o rară putere de evocare, pe toţi marinarii, care, dela începuturile marinei moderne italiene şi până la bătăliile de astăzi din Mediterana, au strălucit, înscriind, în marea carte a istoriei marinei mondiale, pagini de glorie cu care se poate mândri omenirea intreagă. Prin faţa cititorului se perindă, dela umilii marinari până la marii amirali, toţi aceia care au dat ceva marinei şi Patriei. Toţi aceşti eroi, sau harnici muncitori, sunt amintiţi în paginile lui Bravetta. Alături de oamenii care au însufleţit navele, autorul vorbeşte de vapoarele şi de unităţile mici şi mari, care, în istoria marinei italiene, şi-au spus cuvântul, atât pe tărâmul progresului, cât şi pe acela al întreprinderii sau luptei navale. Iată o carte instructivă şi plină de căldură.

■ In revista TEMPO (ediţie italiană) nr. 191/1943, găsim date informative interesante despre resursele petrolifere din România, cu un scurt istoric şi sugestive ilustraţiuni, în articolul **Sangue nero dei Carpazi.** Mai găsim note culese de trimesul special, al revistei, în care sunt descrise aspectele şi înfăţişerile dela **Odesa,** aflată sub autoritatea românească actuală.

■ CARTEA APELOR se intitulează o lucrare nouă a d-lui **Apostol Culea,** alcătuită pentru cursul primar superior (clasele V, VI şi VII); este aprobată de ministerul culturii naţionale, fiind întocmită după programul analitic în vigoare. Conţine 31 bucăţi literare — fie prelucrate, fie originale, ale diverşilor autori români şi streini —; această carte este o antologie a apelor. Sunt istorisiri redate pe înţelesul micilor cititori, într'o limbă curată şi aleasă, care să placă şi să câştige în cunoştiinţele pe care autorul le prezintă. Astfel, micii cititori vor afla minunile din Deltă, din bălţile Siretului, descrieri depe întinsul Mării Negre; o povestire de subt ape, din viaţa de marinari şi a pescarilor; istorisiri din isprăvile marinarilor; lupta oamenilor cu apele; despre pescăruşi, delfini, rechini; sunt şi poezii, în care sunt cântate apele noastre. D. Apostol Culea, cunoscând bine viaţa, aspectele şi foloasele apelor, este autorul şi a altor lucrări, originale şi traduse, de asemenea natură, — fiind un neobosit propagandist al dragostei şi preţuirii Mării Negre, a Dunării şi a tuturor râurilor ce ne brăz-

dează ţara —, în cât, prin această ultimă lucrare: **Cartea apelor,** d. Culea aduce un mare serviciu acestei propagande. Lucrarea a apărut în editura Remus Cioflec (Bucureşti), iar preţul de 45 lei o face accesibilă oricărei pungi modeste.

■ In lucrarea DOROBANŢII DE GARDĂ, alcătuită de d. colonel Şt. Opriş, cu însemnări din războiul nostru sfânt, găsim oarecari date preţioase despre d. general N. Şova, actualul ministru subsecretar de stat al marinei. E o lucrare bine alcătuită, cu text şi ilustraţiuni, care, citită, lasă, în urmă-i, entusiasm şi admiraţie pentru bravii luptători jertfiţi pe altarul Patriei.

■ LES ROUMAINS („Cartea Românească", Bucureşti) este un album cu text, în franţuzeşte, şi cu splendide ilustraţiuni, în care cititorul strein poate să fie pus la curent cu origina istorică a poporului român, apoi cu desvoltarea acestuia în decursul timpurilor, până acum, cu calităţi sufleteşti de care e înzestrat, iar prin energiile fizice şi morale dovedite, a fost în stare să reziste împotriva tutulor încălcărilor barbare, din toate direcţiunile, prin bravură şi tenacitate, încât să preexiste din vechime şi până în prezent. Intreaga evoluţie istorică a României, moderne, îi dă dreptul la aceste locuri, în care s'a pomenit că există din cele mai îndepărtate şi adânci veacuri, chiar dinaintea erei creştine sub formele de atunci; ca atare poporul român îşi merită situaţia, pământul şi fiinţa în cadrul Europei trecute, prezente şi viitoare. Vechiul istoriograf Herodot pomeneşte de întâele aşezări omeneşti de prin regiunile de aci, româneşti, pe care Dacii le-au moştenit, apoi Romanii le-au urmat şi acestora, contopiţi, le-au succedat valaho-moldovenii băştinaşi. In cât **Dacia felix** de odinioară, bogată şi viteză, este ceeace Daco-România veche apăru şi ceeace România modernă neclintită şi permanentă există şi va dura în eternitate. Atâtea seminţi trecute prin locurile noastre, ca Hunii, Avarii, Pecenegii, Ungurii, Cumanii, Turcii, Tătarii, Moscoviţii, care au asvârlit prăpăd şi morţi în trecere, au lăsat fiinţa neamului românesc în picioare, întreagă şi neclintită, în locurile de baştină şi de veghe în aceste colţuri sud-estice, ca sentinelă română, neclintită dela postul ei de încredere al Europei civilizate. Aşa a fost secole, aşa e şi acum. Textul acestui artistic album, alcătuit în fraze lapidare, dar perfect construite, e completat cu splendide fotografii cu figuri de bărbaţi, femei şi tineri, de rară frumuseţe, romană şi dacă, aşezaţi în atitudini pitoreşti şi în peisagii naturale, sau interioare, cum numai în regiunile roneşti se mai pot găsi. E o lucrare care face cinste ţării noastre circulând cât mai mult printre streini.

■ L'ART PAYSAN ROUMAIN („Luceafărul", Bucureşti), este o lucrare prezentată în perfecte condiţiuni tehnice, cu text redacţional riguros pus la punct şi cu ilustraţiuni multicolore care corespund titlului şi scopului lucrării. Streinii pot să fie bine iniţiaţi în arta noastră ţărănească, învăluită în poezie, basm şi creaţie, care uimeşte o lume întreagă prin originalitate şi imaginaţie. Sensibilitatea româncii, prin lucrul ei de mână, migălos şi răbduliu executat, aplicat la pânză şi covoare naţionale, s'a remarcat prin opere de bun gust, care, în afara lucrului de artă, duce şi la întrebuinţări utilitariste. Casa dela ţară, sub înfăţişare curată şi îngrijită, îmbogăţită cu lucruri ieşite din mâna ţărăncei noastre, ne apare ca o adevărată expoziţiune permanentă, oricând deschisă doritorilor să o privească cu plăcere şi să o admire până la extas. Incondeierea ouălor de Paşti, este iarăşi încă o înclinare a femeii dela ţară, în care ea îşi pune toată imaginaţia şi îndemânarea ei în desemnuri variate. Portul naţional, pe regiuni, atât al femeilor cât şi al bărbaţilor, e tot ce se poate mai artistic lucrat. Se văd, aci, stil, culori, varietate, imaginaţie, care uimesc. Nu mai puţin se pricep să lucreze, tot atât de perfect, şi bărbaţii, în încrustări în lemn, în piatră, în metal, pe sticlă, aplicate la porţi, uşi, stâlpi, case, bastoane, furci, loitre, care şi căruţe, instrumente agricole şi casnice, în împrejmuiri gospodăreşti în interior, la icoane, ferestre, mobilier, troiţe, la fântâne, cruci. Deasemenea olăritul e un vechi meşteşug al ţăranului român. Iar obiectele de îmbrăcăminte — cojoace, zeghe, căciuli, ipingea, pieptar, pălării, pantaloni (nădragi), şube — sunt lucrate, de mâna meşteşugarilor români, cu gust artistic deosebit. Cartea **L'art paysan roumain** e o realizare care aduce bune servicii ţării noastre şi poate să se găsească în bibliotecile intelectualilor streini.

■ DUMITRU OLARIU este eroul-poet, căzut în actualul război, căruia revista, constănţeană, LITORAL, îi închină un număr (nr. 13, anul V), în care publică: portretul, date bio-bibliografice şi reproduceri din ultimele lui versuri, în care una din poezii a fost scrisă, pe front, la 29 Iunie 1942, intitulată: **La moartea unui camarad.** Despre acest tânăr poet talentat, jertfit pentru România-cea-mare, au vorbit toate revistele noastre. A fost un promiţător creiator cu care literatura noastră s'ar fi mândrit să-l mai aibă. Dar Patria şi neamul l-au vrut jertfă. Să ne inclinăm memoriei poetului Dumitru Olariu.

■ REVISTA AERONAUTICEI (anul XVII) este o foarte bună publicaţiune a subsecretariatului de Stat al aerului, ca organ de propagandă, care conţine un interesant material informativ. Semnalăm, din multele articole publicate în n-rile 2 şi 3: **cronica războiului,** atât cel din răsărit cât şi cel din restul fronturilor; se arată şi **activitatea revistei** pe anul trecut, în care expozeu se evidenţiază premierea aviatorilor care au scris cele mai bune articole precum sunt: colonel-inginer dr. I. Linteş, comandor av. Al. Sahini, locot. I. Enea, căpit. av. Nicolae Grigore şi căpit. mecanic H. Popa.

■ VIAŢA BASARABIEI, revistă lunară de sub direcţiunea d-lui Pan Halippa şi redactor Octav Sargeţiu, ultimul nr. apărut (2 anul XII) conţine o interesantă materie pentru cunoaşterea, cât mai bine, a provinciei noastre, care şi-a serbat, la 27 Martie c., 25 ani dela revenirea la patria-mumă. **Cu privire la Istoria Transnistriei** e un studiu critic, semnat de Al. Boldur, în care sunt enumărate lucrările care s'au ocupat de Transnistria, de autorii: I. Nistor, C. C. Giurescu, N. Smochină, A. Sava, I. Dumitrescu, Pan Halippa, D. Strugaru, N. Macovei, O. Ghibu, I. Zafturi, E. Diaconescu, P. Iluen, N. Vaidomir, I. Mailat, I. Dimian, G. Bezviconi. Sunt interesante **Amintiri despre „Pământenia Basarabeană" din Dorpat, 1899—1902,** scrise de Alexandru I. Oatul (decedat în 1940), cu adnotare de Pan Halippa. **Pribegie din alte vremi** e un fragment din romanul **Pe urmele destinului,** de Romulus Cioflec, cu acţiuni care au avut loc în Basarabia. Sunt descrieri geografice, bune, în articolele: **Identificarea satului Noua-Suliţă Novosoliţa,** de Pavel Codiţă-Zugravu, şi **Prin judeţul Tighina,** de Elvira Orza. Sunt versuri şi diverse alte articole. O bogată cronică cu însemnări diverse şi despre cărţi, reviste, plastica şi teatru, încheie această publicaţiune basarabeană, pe care noi o cercetăm cu deosebită satisfacţiune.

■ GAZETA MILITARĂ continuă să apară în excelente condiţiuni tehnice şi redacţionale, sub direcţiunea d-lui g-l **Virgil Economu,** unde îşi dau întâlnire condierii care ştiu să pună în curent pe cititorii ei cu problemele şi informaţiunile strâns legate de actualitate. Nicio chestiune, care ar interesa pe intelectuali, nu lipseşte din coloanele acestei reviste. Sunt orientări, discuţiuni, studii care lămuresc situaţiuni inerente războiului şi pun pe cititori în lumina adevărurilor şi realităţilor existente. D. general Economu expune, clar şi documentat, situaţia beligeranţilor pe toate fronturile. Sunt redate reportagii, fidel, şi însoţite cu ilustraţiuni reuşite, desprinse dela faţa locului, datorită tinerilor noştri ziarişti care merg, pe front, în cele mai înaintate linii. Se prezintă, în paginile revistei, şi bucăţi de literatură inspirate din crâncenul război. Iar finalul acestei publicaţiuni se încheie, întotdeauna, cu o cronică, scrisă de Scarlat Preajbă, sub titulatura: „Idei, fapte, oameni". Deci, citiţi **„Gazeta Militară"** pentru a vă pune în curent cu toate evenimentele epocii în care trăim şi sperăm, la mai bine.

■ Interesanta revistă NATURA conţine studii şi informaţiuni ştiinţifice care pot folosi oricărui intelectual. Semnalăm (din nr. 2): **Vitaminele văzute de un chimist, România culturală, Petrolul în trecutul românesc, Crimeia „riviera rusească";** despre **Volga:** fluviu lung de 4000 km., lăţime 6—8 km., are 1080 afluenţi, delta se întinde pe o suprafaţă de 14.000 km.² (cât Belgia); în timp secetos scade, iar în marile viituri de ape se ridică cu 14 m. deasupra nivelului normal. Aflăm, din revistă, că **Anglia** se scufundă în mare cu 22½ cm. la fiecare secol; timp de 530.000 ani Anglia nu va mai exista. Va fi oare cu putinţă?

■ In REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ, n-rul 1—3, anul XIII,

intre atâtea articole şi studii interesante, semnalăm **medicina aplicată în război,** care se ocupă de soldaţii tuberculoşi lăsaţi la vatră şi asistenţa soldaţilor atinşi de afecţiuni pulmonare şi cu plăgi pulmonare, după cum ne arată cele două cărţi germane, recenzate în revista de faţă. E o revistă ştiinţifică bine scrisă de diverşi colaboratori şi bine condusă de d. dr. Bianu, directorul.

■ RĂSĂRITUL, buna revistă a Caselor Naţionale, **a intrat în al 25-lea an dela prima ei apariţiune.** Salutăm, aşa dar, această vârstă înaintată a acestei excelente publicaţiuni. Sunt articole scrise de prof. **I. Simionescu,** preşedintele Academiei Române, general **I. Manolescu,** directorul revistei şi preşedintele Centralei Caselor Naţionale; sunt bucăţi în proză literară şi în versuri; se prezintă un documentat expozeu al evoluţiei revistei „Răsăritul" în parcursul sfertului de veac încheiat; e nelipsita cronică şi bogata bibliografie, cu recenziile cărţilor, la zi, înfăţişate de d-na Lucia Serghie-Ionescu, (secretara) şi d. Scarlat Preajbă (prim-redactorul revistei).

■ CALENDARUL ZORILE BANATULUI, pe acest an, e bine alcătuit de tânărul publicist timişorean, P. Murgu, cuprinde un material instructiv: literatură, note calendaristice, îndrumări gospodăreşti, administrative şi fiscale; zodiile omului, explicarea viselor, trepnicul; târgurile de peste an, glume şi curiozităţi.

■ Insemnăm numele publicaţiunilor primite la redacţia revistei noastre: TEMPO (în l. italiană şi română). PROGRESUL literar, cultural şi artistic (Bucureşti). SIGNAL (în l. română şi germană). DACIA REDIVIVĂ (Bucureşti, anul III). BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE ALE ROMANIEI (anul II, Bucureşti), NATURA (anul XXXII). VREMEA, (anul XVI). NEAMUL NOSTRU (anul I, Bucureşti). GAZETA TRANSILVANIEI (anul 106, Braşov). MOLDOVA (anul V, Bacău). CUVANTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI. KORALLE (apare săptămânal). GANDIREA (anul XXI, Bucureşti). MUNCITORUL ROMÂN (anul V. Bucureşti). EUROPA NOUĂ (anul V, Berlin, ediţie românească). TRIBUNA (anul III, Braşov). ROMANIA VIITOARE (anul III, Bucureşti). PĂMÂNTUL (bilunar social-literar; Călăraşi-Ialomiţa). SUDOEST-ECHO (anul XIII). REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ (anul XIII). VAS UNS BEWEGT, **fragen der Weltanschaung Politik - Geschichte und Kultur** (1943). AUTOSTRĂZILE GERMANE, de Hans Pflug (Berlin, 1943). DE CE ŢINE MUNCITORUL GERMAN LA ADOLF HITLER de Hans Munter (Berlin, 1943). Un VAS SE SCUFUNDĂ (idem). CEI MAI PUTERNICI (idem).

■ In ziarul „Timpul" a apărut următorul articol: **I. Gr. Perieţeanu: Trei poeţi români, cântăreţi ai mării.**

Continuându-şi programul rodnic de activitate, acea admirabilă instituţie care este **„Liga Navală Română",** publică interesantul studiu al d-lui **I. Gr. Perieţeanu,** intitulat **„Trei poeţi români, cântăreţi ai mării".** „Dacă e adevărat că literatura nu-i altceva decât o iconire a vieţii reale, urmărind să vă înfăţişez ecoul pe care marea l'a trezit în sufletul nostru, mă voi adresa celor trei mari poeţi, ce susţin în poezia actuală, cu o neegalată strălucire, curentul tradiţionalist, după care valorificarea estetică corespunde unei interpretări organice a specificului acestui neam, înţeles ca o înfrăţire a graiului, locurilor şi oamenilor ţării. Poezia grupului **Nichifor Crainic, V. Voiculescu** şi **Ion Pilat** este reprezentativă, pentru oricine doreşte să cunoască adevăratele comori de simţăminte şi gândire ale naţionalismului integral, deoarece versul, pentru ei, nu e decât forma sub care se poate concepe frumuseţea românească". Astfel îşi începe studiul său poetul I. Gr. Perieţeanu. Domnia-sa se apleacă, cu dragoste şi înţelegere, asupra versurilor d-lui Nichifor Crainic, citând pe cele cu resonanţă marină şi ajungând la concluzia că dela tradiţionalul din **„darurile pământului",** concepţia poetului a evoluat în **„Ţara de peste veac",** spre culmile cunoaşterii transcedentale, dându-ne, după Eminescu, în această latură puţin frecventată de poeţi, cele mai bune realizări ale poeziei filosofice în care credinţa, frumuseţea şi gândul concură la unicitatea neîntrecutei sale arte literare". Al doilea poet, cântăreţ al mării, de care se ocupă I. Gr. Perieţeanu este d-l V. Voiculescu, ale cărui principale marine sunt cuprinse în volumele **„Poeme cu îngeri"** şi **„Intrezăriri".** Autorul analizează poeziile „Cântec sufletului", „Haitele Mării", „Mărgăritar bolnav", „Ostrov încins de ape", „Caron", „Primăvara la Balcic" şi „Ţărm Clasic", destăinuindu-ne impresia sa că „arta d-lui V. Voiculescu semnifică, pe lângă mărturia unei nobile suferinţe o poetică şi sufletească aderare la românism. O predilecţie a d-sale pare a fi restituirea unui pierdut tezaur de cuvinte bătrâneşti, o seamă de alese cuvinte în bună parte ignorate chiar de dicţionarele noastre linguistice, dar pe care, cu o neostenită dragoste, le-a încrustat pe firmamentul poeziei". Al treilea poet, de care e vorba, în acest studiu, este d-l Ion Pilat. Pe ţărmul Mării Negre la Balcic, unde iubita noastră Regină Maria şi-a coborît visul în realitate, construindu-şi asemeni străvechilor Doamne, un refugiu suveran, acolo şi-a scris poetul Ion Pilat versurile marine. „Datoria străbună îşi caută locul în stihurile lui Ion Pilat — spune I. Gr. Perieţeanu —. El nu se îndreaptă spre mare ca un simplu privitor, sau ca un poet de necontestat talent, ci, cum însuşi o spune atât de frumos „In spate purtând ţara" cu ceeace ea reprezintă mai românesc în peisagiu şi cuprins". D-l I. Gr. Perieţeanu, el însuşi poet de necontestată valoare, a scris, cu dragoste şi înţelegere, acest studiu despre alţi trei poeţi. Nu e nimic mai frumos decât să asculţi pe un adevărat poet vorbindu-ne despre poezie şi despre slujitorii ei, mai cu seamă când muza lor comună e divina Thalassa.

Al. Bilciurescu

■ Desprindem următoarele rânduri, publicate în gazeta timişoreană VESTUL, rânduri iscălite de scriitorul Alex. S. Jebeleanu, despre volumul d-lui Bilciurescu: Thalassa. In mijlocul apelor, aşteptat, la fiecare legănare a bărcii, ori a vaporului, de diferite primejdii, poetul găseşte o lume cu totul aparte de cea cotidiană şi structura creaţiilor sale poate să se înoiască sau să sufere o însemnată transformare. D-l Al. Bilciurescu, cu noul său volum de versuri, dă de bănuit variaţe surse de inspiraţie şi o coardă nouă, care deşi descriptivă, îi lărgeşte, într'o oarecare măsură, hotarele creatoare. Aproape fiecare vers are ceva din misterul şi sbuciumul mării, cuvintele şi imaginile, precum şi toată poezia sunt luate dintr'un vocabular marin:

Stelele sunt nave mici
Pentru marinari pitici,
Iară norii par în larg
Pânze albe de catarg.

sau:

O barcă mică de pescar
Plecând cu soarele-catarg,
Se'ndreaptă'n zarea de cleştar
Să prindă liniştea în larg.

La o corabie, care îşi ispăşeşte călătoria în drum spre New-York, în fundul Mării, versurile trec prin filtrul unei fantezii bogate, care transformă creaţiile divine în simple fapte marine, astfel îngerii devin mateloţi, iar Dumnezeu amiral. Această metamorfoză, destul de interesantă, naşte bogate motive de imagini plastice şi de lirism:

Corăbiile poposesc
In portul marelui mister,
Şi marinarii nimeresc
Cu ancora pe-un colţ de cer...
Şi-atunci în portul sideral
C'un stol de îngeri-mateloţi,
Apare bunul amiral
Şi îi primeşte blând pe toţi...
Bătrânul amiral fumează
O pipă cu tutun de nori
Şi barba-i albă decorează
Cerescul drum, ca un covor...

...Ecou romantic de fantasme,
Frânturi din cărţile de basme.
Un marinar visează lin
Inchis în pântec de rechin...

Marinele d-lui Al. Bilciurescu, din volumul „Thalassa", se remarcă printr'o pronunţată sensibilitate şi o putere de imaginaţie întâlnită numai la poeţii autentici. Sentimentul estetizat, într'un peisaj marin, îşi atribue o prospeţime oarecare, scăpându-se din oceanul de banalităţi în care plutesc asemenea versuri la noi.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Ofiţeri superiori şi inferiori decoraţi cu ordinul militar „Mihai Viteazul" posi morţem.

Prin Inaltul Decret nr. 656 din 1943 s'a conferit Ordinul Militar „Mihai Viteazul" clasa III-a, ofiţerilor superiori şi inferiori după cum urmează:

Ordinul Militar „Mihai Viteazul" clasa III-a „Post-mortem".

Locotenentului comandor **Filip C. Nicolae,** pentru curajul şi devotamentul deosebit cu care şi-a îndeplinit funcţia de comandant al grupului de Dragaj Uşor, curăţind de mine apele noastre pentru a creia drum sigur navelor române şi aliate.

În momente grele când armatele aliate aveau nevoie de carburanţi pentru luptele de pe frontul de Est, a intrat cu dragoarele sale în câmpurile de mine inamice, pentru a creia drum navelor de transport, căzând la datorie cu două din micile lui dragoare.

Aspirantul **Metz Mircea Dan,** pentru curajul, devotamentul şi spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă, în calitate de secund de vedetă torpiloare.

Intr'una din misiunile de escortă, a sărit în aer cu vedeta pierzându-şi viaţa în valurile mării.

Avansări în Marina Regală

Ofiţeri activi

Contra'Amiral la gradul de Vice'Amiral, cu vechimea dela 20 Martie 1943; Gheorghiu A. Alexandru.

Locotenenţi Comandori la gradul de Căpitani Comandori, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Săvulescu N. Eugen, Economu C. Ioan, Niculescu I. C-tin, Borcea V. Ion, Popescu N. Florian.

Căpitani la gradul de Locot. Comandori, cu vechimea dela 31 Octombrie 1942: Bănică I. Ioan, Cristescu I. Ioan, Grecescu D. Emil, Popovici I. Horia, Călăraşu N. Petre, Stanciu N. Dumitru, Mocanu Gh. Gheorghe, Petrescu Tocineanu Ion, Popescu Tudor.

Căpitani ingineri la gradul de Locot. Comandori ingineri, cu vechimea dela 31 Octombrie 1942: Marinescu A. Vasile.

Cu vechimea dela 20 Martie 1943: Pârâianu M. Nicolae.

Locotenenţi la gradul de Căpitan, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Vasile A. Victor, Etter E. Ervin, Cocorăscu S. Nicolae, Checais I. C-tin, Dropol Gh. Ioan, Boeru O. Ioan, Ene R. Gheorghe, Gheorghiu D. Filimon, Simionescu A. Gheorghe.

Locotenenţi Mecanici la gradul de Căpitan Mecanic: Cristescu C. Gheorghe.

Aspiranţi la gradul de Locotenenţi: Amărică I. Tibul, Munteanu Gh. Ioan, Panco C. Gheorghe, Giucă I. Ioan, Nicolau Tudor C-tin, Milu I. Nicolae, Rusu V. Gheorghe, Bănceanu S. Mihai, Ungureanu C. Gh., Dan I. Marin, Ciurea P. Petrişor, Rădescu I. Ioan.

Aspiranţi Mecanici la gradul de Locotetenţi Mecanici: Hărăstăşanu Gr. Emil, Gavriş P. Manole, Ungureanu N. Spiridon.

Ofiţeri din alte arme confirmaţi în marina regală:

Medici Căpitani la gradul de Medici Maiori, cu vechimea dela 31 Octombrie 1942: Ursu I. Ioan.

Administraţia

Administratori Locotenenţi la gradul de ad. Căpitani, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Buzoianu A. Radu, Tenţulescu I. Ion, Florescu Şc. Ion.

Adm. Sublocotenenţi la gradul de Adm. Locotenenţi: Talpeş Şt. Gheorghe, Voiculescu V. Florea, Teodorescu C. Drăghia, Bondoc S. Traian, Popescu Gh. Ion, Anghel I. Nicolae, Ioan T. Vasile, Filip M. Virgiliu.

Guarzi artilerie

Guarzi Locot. Art. la gradul de Guard. Căpitan Art. cu vechimea dela 20 Martie 1943: Niţescu M. Nicolae, Alexe Gh. Mircea.

Infanteria

Sublocotenenţi la gradul de Locotenenţi, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Căpăţină Gh. Vasile, Istrate R. Alexandru, Savin C. Nicolae, Roman I. Nicolae, Groşescu T. Emil, Picu zis Vulpaşin Nicolae, Hilchi N. Nicolae.

Ofiţeri de rezervă

Locot. comandori la gradul de căpitan comandor, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Niculescu Dumitru.

Locot. comandori mecanici la gradul de căpitan comandor mecanic: Botel Ştefan, Dahinten Eduard.

Locotenenţi la gradul de căpitan: Păunel Ioan, Fotescu B. Gheorghe.

Concursul interşcolar organizat de filiala I. N. R. Braşov

Harnica filială Braşov a organizat, cu sprijinul corpului didactic din localitate, două concursuri interscolare, — unul de compoziţie la 31 Ianuarie şi altul de desen la 7 Februarie, premiile împărţindu-se la 21 Martie, în prezenţa d-lui Amiral C. Negru delegat din partea centralei.

La concursul literar s'au prezentat 34 elevi şi eleve ai liceelor „Principesa Elena", „A. Saguna", Industrial băeţi, „Honterus" şi Romano-Catolic.

Comisia de examinare a lucrărilor a fost alcătuită din d-nii:
— Giurgiu Octavian, dela liceul A. Şaguna.
— Encica Constantin dela liceul Dr. I. Meşota.
— Selmen Hans, dela liceul Honterus
— Sisek Ştefan, dela liceul Comerc. Reformat.
— D-na Căliman Valeria dela liceul de fete Princ. Elena.

Subiectele propuse au fost:

Pentru cursul superior
— Dunărea, cale comercială europeană
— Apele izvor de inspiraţie la poeţii noştri.
— Marea şi sufletul meu.

Pentru cursul inferior
— Valoarea economică a apelor României
Apele cunoscute din lecturile noastre
— O vacanţă pe marginea unei ape.

Au fost premiaţi următorii:

Cursul superior.

A. — Băeţi.

1. Astalosiu Valer, clasa 8-a Liceul Şaguna;
2. Olariu Mihail, clasa 6-a Liceul Şaguna;
3. Olariu Constantin, clasa 5-a Liceul Şaguna.

B. — Fete.

1. Piso Marilena, clasa 8-a Liceul Principesa Elena;
2. Bizinechi Valentina, clasa 8-a Liceul Principesa Elena;
3. Minculescu Margareta, clasa 8-a Liceul Principesa Elena.

C. — Minoritari.

1. Balint Ştefan, clasa 8-a Liceul Romano-Catolic;
2. Fazakas Alexandru, clasa 5-a Liceul Romano-Catolic;
3. Bivolaru Pavel, clasa 8-a Liceul Honterus;
   Dorner Egon, clasa 8-a Liceul Honterus.

Curs inferior.

A. — Băeţi.

1. Giurgiu George, clasa 3-a Liceul Şaguna.

B. — Fete.

1. Ciurea Elena, clasa 4-a Liceul Principesa Elena;
2. Gorun Georgeta, clasa 3-a Liceul Principesa Elena;
3. Bălan Cornelia, clasa 4-a Liceul Principesa Elena;
Modiga Silvia, clasa 4-a Liceul Principesa Elena.

C. — Minoritari.

1. Măsgăreanu Titus, clasa 4-a Liceul Honterus;
2. Matica Constantin, clasa 4-a Liceul Honterus;
3. Girip Ioan, clasa 4-a Liceul Honterus.

◆

La concursul de desen s'au prezentat 127 elevi şi eleve: 28 dela Liceul „Principesa Elena", 28 dela liceul comercial de fete, 1 dela liceul Industrial de fete, 14 dela liceul „A. Saguna", 2 dela liceul „Metoşa", 1 dela liceul comercial băeţi, 6 dela liceul Industrial băeţi, 45 dela liceul „Honterus" şi 2 dela liceul „Romano-Catolic".

Comisia de examinare a fost alcătuită din:

D-na Stela Ivaşcu, dela liceul de fete „Principesa Elena".

D-na M. Mihăescu, dela Liceul Comercial de fete.

D-na R. Popa Furnică, dela Liceul Industrial.

D-l V. Maximilian, dela Liceul A. Şaguna.

d-l Heinerich Schunn, dela Liceul Honterus.

Aprecierile asupra lucrărilor s'au făcut imediat după terminare, stabilindu-se următorul clasament:

A. — Curs inferior.

a) Fete.

Cristea Elena, clasa 2-a Liceul Principesa Elena.
Rădulescu A. Marilena, clasa 4-a liceul Principesa Elena.
Tătaru Maria, clasa 4-a liceul Comercial de fete.
Menţiuni:
Lipcei Margareta, clasa 2-a liceul Comercial fete.
Cioc Maria, clasa 3-a liceul Comercial fete.

b) Băeţi.

Ganjula Dumitru, clasa 3-a liceul Meşota.
Schunn Erwin, clasa 3-a liceul Honterus.
Hannak Roland, clasa 2-a liceul Honterus.
Menţiuni:
Hupner Otmar, clasa 4-a liceul Honterus.
Gross Rudolf, clasa 4-a liceul Honterus.
Tiberian Grigore, clasa 2-a liceul A. Şaguna.
Haneşiu Traian, clasa 4-a liceul industrial băeţi.

(urmare în pag. 79)

† Căpitanul MAXIMILIAN HRUBES

Incă un lup de mare a luat drumul veşniciei: *Maximilian Hrubes*, unul dintre distinşii comandanţi ai Serviciului Maritim Român şi Căpitan în cadrele rezervei Marinei Regale.

Născut în anul 1884, atras de mare, intră în şcoala de Marină în care se remarcă printr'o vie inteligenţă şi o solidă cultură. După terminarea şcoalei şi împlinirea stagiului legal ca secund pe vasele S.M.R.-ului,

în care timp dă dovadă de frumoase aptitudini marinăreşti, ia brevetul de Căpitan de lungă cursă. In această calitate duce cu fală tricolorul nostru, comandând pe rând, vapoarele: „Turnu Severin", „Dobrogea", „Bucegi", „Regele Carol I", „Principesa Maria" şi „Dacia".

In timpul războiului de Intregire, se poartă ca un viteaz, făcând faţă pe Dunăre la situaţiuni destul de grele, la Cinghinare, Ismail, Chilia şi Vâlcov. A fost distins cu ordinul „Coroana României" cu spade şi panglică de „Virtute Militară" în gradul de ofiţer şi ordinul „Vulturul Alb" în gradul de comandor.

Pe Maximilian Hrubes, — *Max*, pentru intimi, — am avut fericirea să-l am în subordine atât la Şcoala de Marină ca elev, cât şi în timpul războiului, iar mai târziu la Serviciul Maritim. Sârguitor şi ascultător ca elev; devotat pe front; iscusit în navigaţie, în orice împrejurare ori cât de grea, m'am bizuit pe el, atât pentru inteligenţa cât şi pentru spiritul de iniţiativă cu care era înzestrat.

In viaţă se distingea printr'o bogată cultură generală, un caracter ales care făcea să fi iubit şi apreciat atât de superiori, cât şi de inferiori. Cu sufletul lui ales nu avea decât prieteni şi admiratori.

Stins fulgerător în plină maturitate, în urma unei operaţiuni, a lăsat numai regrete printre cei care l'au cunoscut.

MOŞ DELAMARE

B. — Curs superior.

a) Fete.

Anagnastopol Drina, clasa 6-a liceul Principesa Elena.
Poszar Paraschiva, clasa 5-a liceul Comercial fete.
Şerban Alexandrina, clasa 8-a liceul Principesa Elena.
Bota Elvira, clasa 6-a liceul Comercial fete.
Morariu Adriana, clasa 8-a liceul Principesa Elena.
Ouatu Eugenia, clasa 5-a liceul Principesa Elena.
Menţiuni:
Mihăilă Eugenia, clasa 5-a liceul Principesa Elena.
Sglimbea Maria, clasa 5-a liceul Principesa Elena.
Bradea Cornelia, clasa 6-a liceul Comercial fete.

b) Băeţi.

Popa Ovidiu, clasa 8-a liceul Şaguna.
Schunn Rihard, clasa 7-a liceul Honterus.
Ogea Aurel, clasa 8-a liceul Şaguna.
Stadtler Franz, clasa 8-a liceul Honterus.
Roth Gerhard, clasa 8-a liceul Honterus.
Schiel Heinrich, clasa 8-a liceul Honterus.

Premiile au constat din diplome, cărţi, stilouri, creioane etc.

Felicităm pe organizatori şi mulţumim întregului corp didactic care s'a arătat foarte înţelegător de a sprijini filiala L.N.R. în propaganda ce o face spre a stimula şi infiltra spiritul marinăresc printre tineret.

Exemplul filialei din Braşov ar trebui urmat de toate filialele din ţară.

Lucrările premiate vor fi publicate în „Marea Noastră pentru Tineret".

Serbarea „Ligii Navale" filiala Timişoara

Liga navală, filiala Timişoara, a organizat, sub patronajul d-lui general C. Deliceanu, prefectul judeţului, un festival artistic în sala Cercului militar. A participat un public select în frunte cu d-nii general Potopeanu, dr. Eugen Pop, primarul municipiului, dr. M. Marcu, subprefect, col. Popescu, lt. col. At. Lişcu, cpt. Moga, cpt. Roşca, etc.

Serbarea s'a deschis cu Imnul regal, executat de corul „Speranţa", condus de d. prof. Caius Sevici.

D. căp. fluvial D-tru Şerban a vorbit despre faptele de arme ale marinei noastre de război şi nevoia de a se construi vase de război şi comerciale, pentru valorificarea produselor noastre.

In continuare a vorbit despre sporturile pe apă, cari creiază echipajele de marină, insistând asupra dragostei tineretului pentru marină.

A urmat un bogat program artistic, alcătuit din cântece, coruri, poezii marinăreşti şi piesa de teatru „Camarazii" de d-nii H. Cristea şi M. Lapteş-Dorna dela Teatrul Naţional.

D. Ion Fărăianu actor dela teatrul naţional a înveselit atmosfera cu savuroasele sale glume.

De încheiere d. căpt. D. Şerban a mulţumit asistenţei şi în special d-lor general Potopeanu şi general Deliceanu prefectul judeţului, pentru concursul acordat filialei.

A APĂRUT
NUVELE MARINAREŞTI
DE
DELA TYRAS şi SCARLAT PREAJBA
Un elegant volum cu întâmplări emoţionante de viaţa pe mare.
COSTUL 100 LEI

Comitetul de direcţie

(Şedinţa de Sâmbătă 27 Februarie 1943)

Membri prezenţi la şedinţă au fost d-nii: v. amiral-adjutant N. Păiş, avocat I. Gr. Perieţeanu, inginer Iliescu-Brănteni, c. amiral I. Georgescu, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, colonel U. Sâmboteanu.

Prezidează d-l v. amiral-adjutant N. Păiş.

D. comandor A. Negulescu, secretarul general al L.N.R., comunică următoarele:

S'au continuat ţinerea conferinţelor, atât în Capitală cât şi în ţară; în provincie au conferenţiat d-l Apostol Culea, la Piatra-Neamţ, şi d-l comandor Ion Tănase, la Braşov.

S'au primit donaţiuni: dela d-l P. G. Manta, în afara sumelor anterioare, încă 10.000 lei, pentru care i s'a eliberat chitanţa nr. 23.284, şi dela d. Pavel Murgu, membru filiala L.N.R. Timişoara, 100 exemplare calendarul „Zorile Banatului" pe 1943. Ambilor donatori li s'au mulţumit, în scris, prin corespondenţă şi în revista „Marea Noastră".

Comitetul aprobă cererea asoc. aeronauticii şi marinei.

Demisia d-lui I. Dioancă, registrator al centralei L.N.R. cerută prin petiţia înregistrată sub nr. 196/1943, pe data de 15 Martie 1943, se aprobă de comitet; iar centrala L.N.R. îi va arăta mulţumiri, în scris, pentru serviciile aduse în tot timpul activităţii la Ligă.

Pentruca acest serviciu să nu sufere, în locul d-lui Dioancă, pe aceiaşi dată, comitetul aprobă numirea, în mod provizoriu, în acelaşi post, a d-lui lt. invalid Paul Epureanu.

Relativ la volumul proectat sub titlul „Marina şi marinarii", comitetul e de părere să se continue cu strângerea materialului, mai departe; dar tipărirea lucrării se amână pentru mai târziu, când se va dispune de fonduri băneşti.

(Şedinţa de Vineri 12 Martie 1943)

Au fost prezenţi d-nii: v.-amiral N. Păiş, avocat I. Gr. Perieţeanu, comandor Aurel Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, Apostol Culea, colonel U. Sâmboteanu.

Prezidează d. amiral Păiş.

D. comandor Negulescu, secretar general, prezintă actele.

Citeşte procesul-verbal ce ne-a fost înaintat cu adresa înregistrată sub nr. 258, din 14 Martie 1943, relativ la înfiinţarea filialei L.N.R. Arad, cu compunerea membrilor de conducere. Comitetul nostru iea cunoştinţă că filiala a fost legal constituită; ca atare dă aprobarea de funcţionare a filialei pe data înfiinţării. I se va transmite felicitări şi comunica directive de administraţie şi de propagandă.

Asociaţia „Prietenii ştiinţei" din Craiova roagă a se trimite doui conferenţiari pentru zilele arătate în scrisoarea trimisă de d. profesor C. D. Fortunescu. Vor fi trimişi d-nii comandor N. Ionescu-Johnson, locot. comandor Popescu-Deveselu sau d.-amiral C. Negru.

Se citeşte adresa nr. 7455/943 (înregistrată la nr. 277, din 8 Martie 1943) cu darea de seamă a rezultatului concursului ţinut de filiala L.N.R. Braşov. Ca urmare a concursului ţinut la Braşov, acum, să **ni** se recomande 10 tineri, premiaţi, cărora să li se înlesnească o călătorie pe Dunăre pentru a li se oferi ocaziunea să vadă şi să simtă fiorii apelor, în vacanţa Paştilor. In consecinţă, mai întâi, să se facă o adresă către direcţiunea N.F.R. pentru a se obţine aprobarea călătoriei celor 10 premiaţi, aleşi de filiala L.N.R. Braşov.

D. amiral Păiş încheie şedinţa de astăzi, nemai fiind nimic de discutat la ordinea zilei, mulţumeşte membrilor prezenţi.

(Şedinţa de Vineri 26 Martie 1943)

Au fost prezenţi membrii: v. amiral-adjutant N. Păiş, avocat I. Gr. Perieţeanu, comandor A. Negulescu, general N. Ne-

greanu, avocat C. Asvadurov, Apostol Culea, inginer Iliescu-Brânceni, colonel U. Sâmboteanu.

A prezidat: domnul amiral-adjutant Păiş.

D. comandor A. Negulescu, secretarul general al L.N.R., prezintă proectul bugetului Ligii pe exerciţiul I.IV.1943—31.III.1944, expunând situaţia la venituri şi cheltueli care se cifrează la 4.700.000 lei.

D. amiral Păiş arată că a cercetat acest proect de buget şi a constatat că a fost foarte bine alcătuit de secretarul general; deci, e de părere că poate să fie acceptat.

Membrii comitetului aprobă bugetul pe 1943—1944, cifrat la venituri şi cheltueli la suma de 4.700.000 lei.

D. comandor Negulescu prezintă următoarele:

a) Revista „Graiul copiilor" nr. 12, anul II, din 20 Martie 1943, în care, între atâtea articole, sunt publicate: poezia „Marinarul", „Inceputuri marinăreşti" despre generalul N. Dumitrescu-Maican, de Moş Delamare; „Toţi pentru unul"; poezia „Simbol sfânt cu trei culori", de comandor N. T. Cristescu şi numeroase fotografii marinăreşti.

S'au adus felicitări conducerii revistei.

b) In ziarul „Timpul" nr. 2112, anul VIII, din 27 Martie 1943, se vorbeşte despre activitatea Ligii Navale Române şi publicaţiile apărute ale Ligii.

c) Se aprobă propunerea primită dela filiala L.N.R. Caracal (făcută prin adresa nr. 1/12.III.1943), prin care comitetul aprobă excluderea domnişoarelor Bercea Zita şi Apostol Florica, ca membre ale filialei, pentru purtări nedemne şi dezonorabile, conform art. 79 din statut.

e) Citindu-se invitaţia nr. 14, din 22.III.1943, primită dela asociaţia „Avântul", se deleagă, din partea Ligii Navale, să asiste la comemorarea poetului avântean Panait Cerna, d. comandor Negulescu şi general Negulescu care vor fi în ziua de Duminică 28 Martie a.c., atât la cimitirul Bellu cât şi la festivalul dela liceul Mihai-Viteazul.

Ştiri sportive

In dorinţa de a desfăşura o activitate cât mai intensă pentru propagarea sporturilor pe apă, d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei Române a Sporturilor pe apă, s'a deplasat în luna **Febr**uarie a. c. la Constanţa pentru a reorganiza activitatea cluburilor locale şi a pune bazele regionalei locale prin numirea tuturor membrilor componenţi şi a preşedinţilor respectivi, de înnot, canotaj şi yole. Asemenea regionale vor fi înfiinţate în toate centrele sportive, descentralizându-i-se astfel efortul de luptă pentru propagarea sporturilor de apă pe tot întinsul ţărei. Liga Navală Română, va fi totdeauna alături de d. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. S. A., pentru a desăvârşi cu un ceas mai devreme educaţia marinărească a poporului românesc. Pentru România Nouă, marea şi marina, vor fi un punct al temeliei de renaştere.

Pentru desăvârşirea propagandei în masă a natatiei, Comisia Naţională de Innot, a luat măsurile cele mai eficace, ca şi în trecut campania de înnot din sezonul 1943 să fie pregătită până la desăvârşirea complectă. Pentru aceasta a trimes în Elveţia pe un termen de 2 luni pe d-ra Mariana Bogdan, secretara Comisiei pentru specializare în direcţia natatiei. Liga Navală Română, care dintr'un spirit uman şi marinăresc, priveşte înnotul ca o problemă de prim ordin ca utilitate socială şi chiar naţională, va fi întotdeauna alături de tot ceiace oficialitatea va face, ca înnotul să fie tot aşa de introdus în masele mari ale publicului, cum este cel puţin jocul de foot-ball. Interesul pentru înnot, să fie un interes şi spectaculos şi educativ fiziceşte.

Inaugurarea bazinului de iarnă

Venind la conducerea Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă, d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, şi-a fixat un program pentru a răspândi cât mai mult mişcarea înnotului şi a vâslitului, în marea masă a tineretului şi chiar a poporului românesc. Pentru a pune în aplicare un program, de cele mai multe ori, cineva se loveşte de multe inconveniente pentru a-l traduce în fapt, care pe unii îi descurajează, pe alţii îi plictiseşte şi ceilalţi, nu găsesc o modalitate de a eşi din încurcătură. D-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, a pornit la drum, aşa cum marinarul ştie să pornească, punându-şi ipotezele militare: nu există, nu se poate! că dacă ar exista, nava pe care sunt îmbarcat s'ar duce la fundul apei cu mine cu tot. Oricum, dsa. s'a îmbarcat pe nava Preşedenţiei Federaţiei Sporturilor pe Apă şi nu vrea cu nici un chip să se ducă la fund, a căutat în toată ţara şi a găsit la Sibiu un bazin acoperit, lăsat în părăsire din nefericire, a scos banul din piatră seacă, l-a renovat şi... satisfacţie! la începutul lunei Martie s'a desfăşurat un concurs de înnot... iarna, în bazinul acoperit dela Sibiu, organizat de Asociaţia Sportivă „Universitatea-Cluj" şi Federaţia Română a Sporturilor pe Apă. Au mai luat parte la acest concurs şi cluburile de natatie: Armin şi Şcoala de Ofiţeri de rez. de Cavalerie. Rezultatele tehnice sumare sunt următoarele:

50 m. crawl copii: Austriacu Ovid (U); **50 m. piept fete:** Sallmen L. (Ar.); **50 m. piept copii:** Guşiu Vlad (U); **50 m. crawl bărbaţi:** Bara I. (U); **100 m. piept fete:** Sallmen L. (Ar.); **50 m. spate copii:** Fulea Dorin (U); **50 m. spate bărbaţi:** Kartman (Şc. Of. r. Cavalerie); **100 m. piept bărbaţi:** Abraam (Ar.); **50 m. bărbaţi:** Kartmann (Şc. Of. r. Cavalerie); **100 m. crawl bărbaţi:** Bara I. (U.); **Stafeta 3 x 50 m. mixt bărbaţi:** Universitatea-Cluj; **Ştafeta 3 x 50 m. mixt bărbaţi - II - A** Şc. Of. r. Cavalerie; **Sărituri artistice:** Ştefan Aurel (U); **Sărituri Comice:** Arion Gh. (U).

Liga Navală Română, care stă totdeauna alături de cei ce înfăptuesc un dram de înaintare pe tărâmul propagandei marinăreşti şi a natatiei, urează d-lui Lt. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei Sporturilor pe Apă, ca de acum într'un an să poată, ca, concursul de iarnă în bazin închis, să fie la ...Bucureşti, astfel ca, continuitatea în mişcarea înnotului, să fie un fapt împlinit, iar timpul iernei să nu mai fie un mare obstacol în mersul constructiv al vieţei pe apă şi deci al marinăriei. Având elementul apă totdeauna şi pretutindeni, românul va fi de zece ori mai bun marinar ca astăzi, când a uimit lumea, şi România Maritimă, va fi la apogeul visat de atâţia marinari decedaţi cu dorul de a nu fi putut înfăptui o ţară de marinari, sufleteşte sau trupeşte, din harnicul popor dela gurile Dunării şi dela malul Mării Negre.

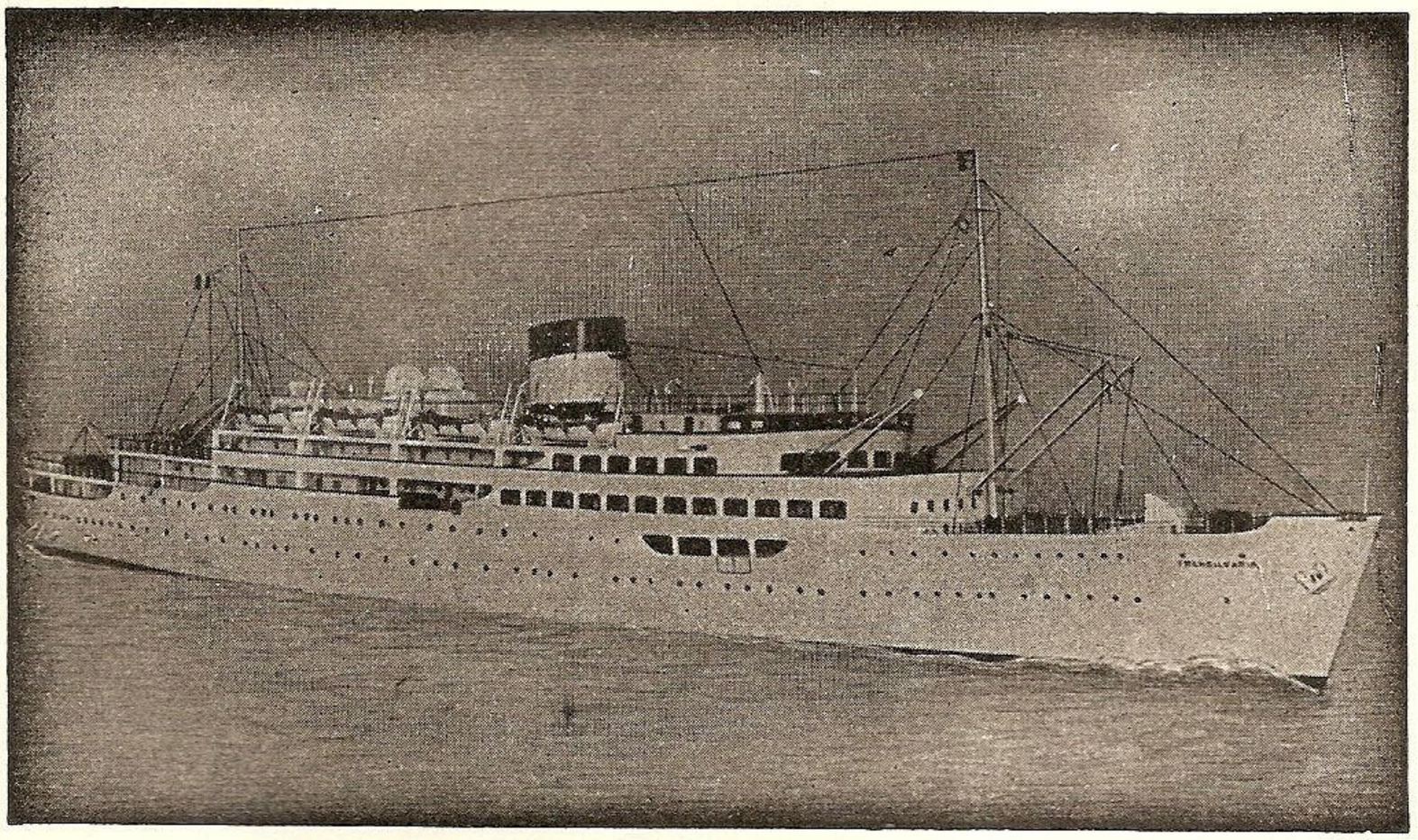
Locot. PAUL EPUREANU

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

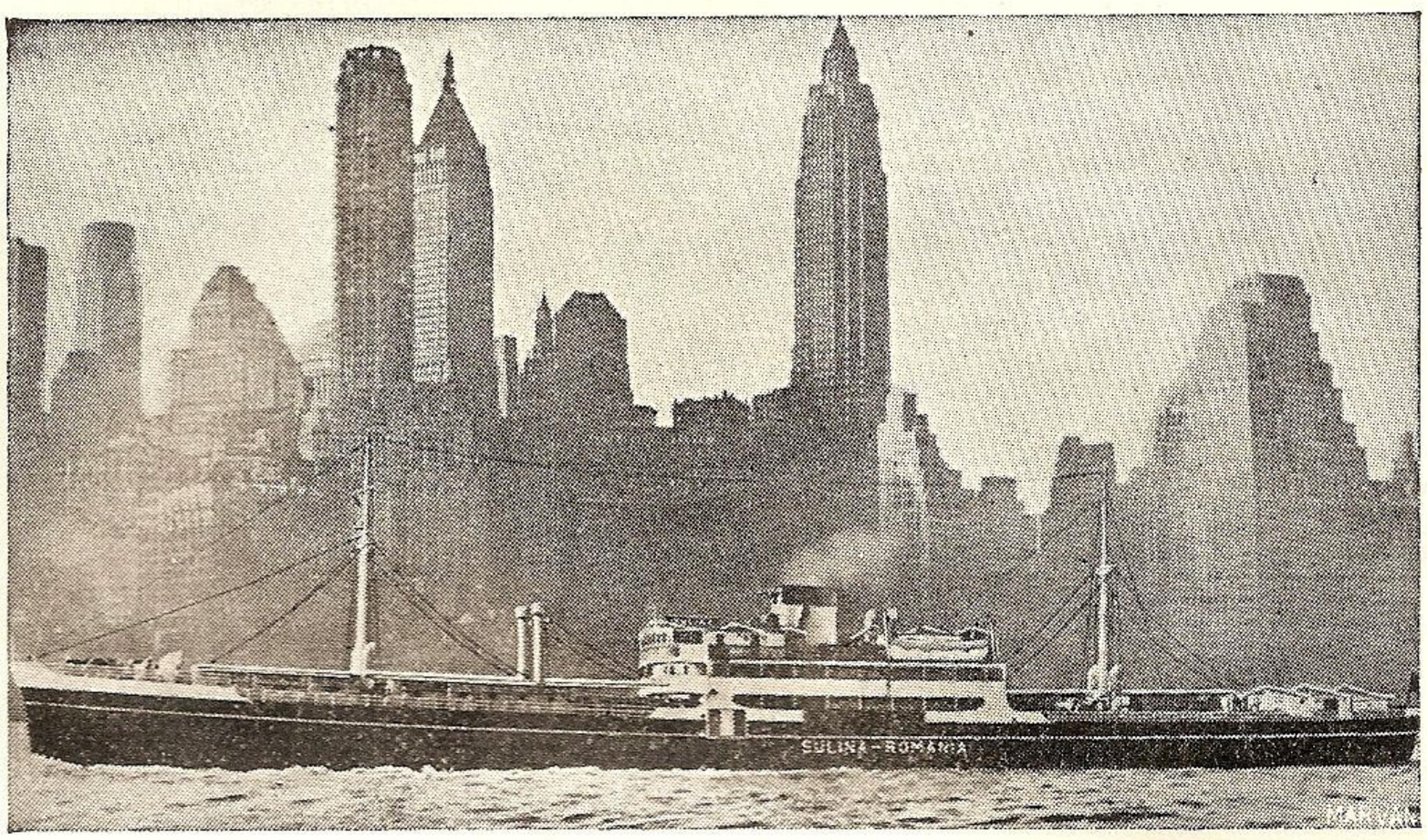
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigației va deservi, cu vapoare rapide de pasageri și mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) și Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre și Constanța.

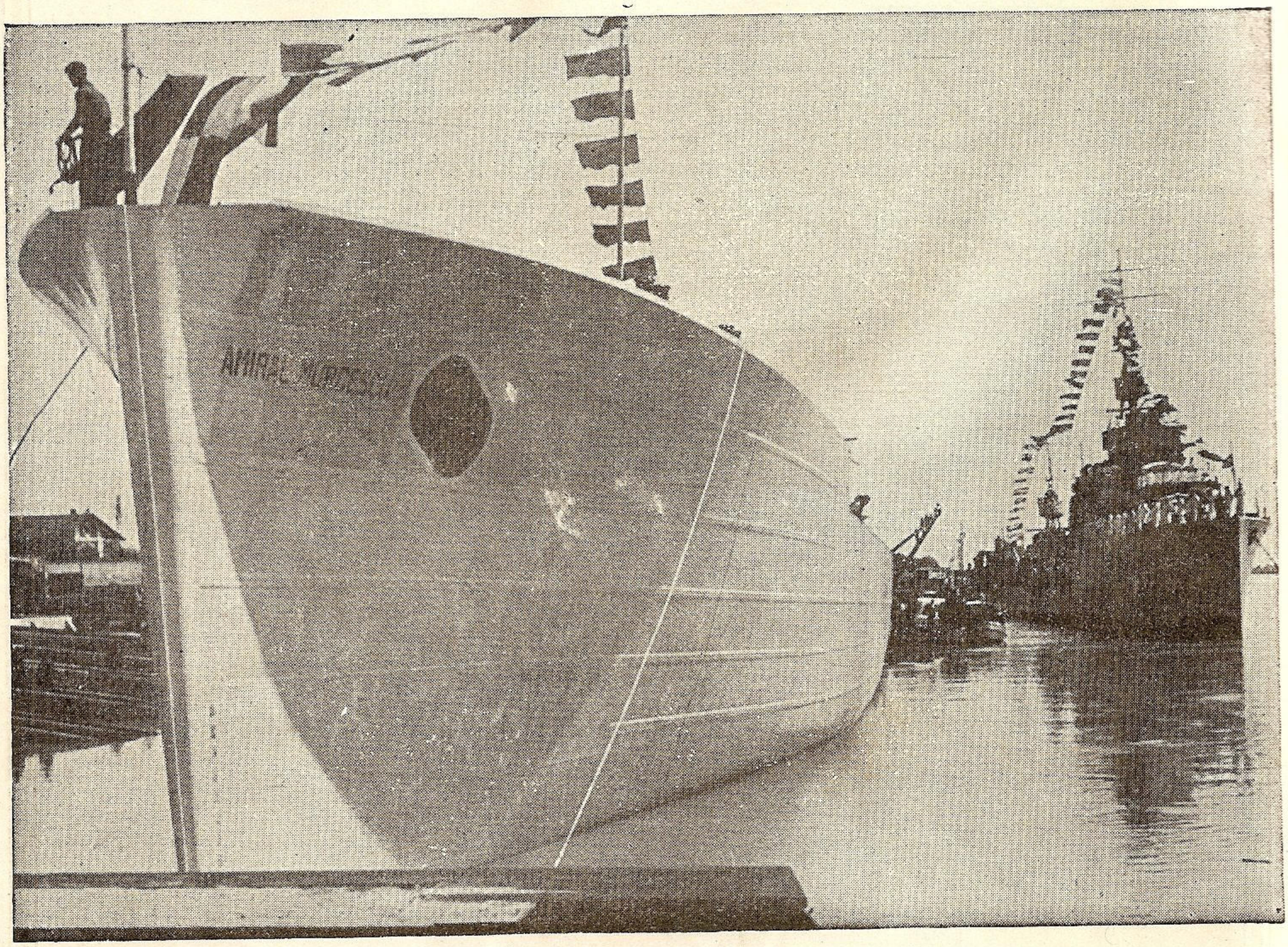


Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei=Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

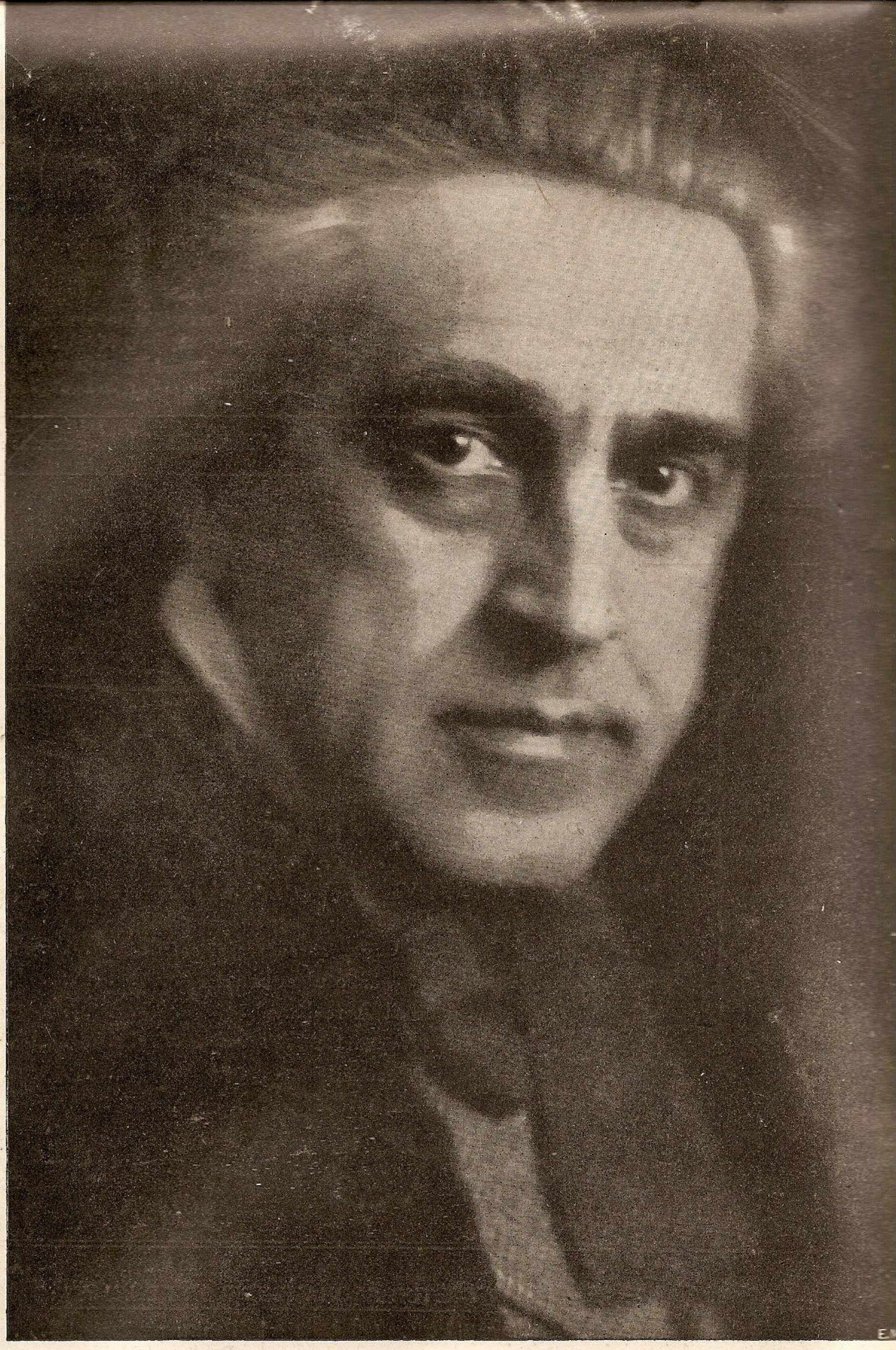
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LEI 60

L I G A
N AVALĂ
ROMÂNĂ

ERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunarii spre
marea largă..."
(M KOGĂLNICEANU)



Comandorul EUGEN BOTEZ (Jean Bart)

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, Nr. 5—6 MAI-IUNIE 1943

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU ✱ Secretar : Lt. inv. PAUL EPUREANU

Numărul 5 – 6

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.
Cont C. E. C. 12.778

Mai / Iunie 1943

CUPRINSUL:

Comandor A. Negulescu : Zece ani dela moartea lui Jean Bart . . . . . pag. 81
Prof. C. Calmuschi: Amintiri din Galaţi . . . . . „ 84
Ing. Căpitan *Gh. I. Balaban :* Vedeta rapidă . . . „ 85
Apostol Culea : Vadul, plaja satului şi sporturile de apă la sate . . . . . „ 92
Victor Cojocaru : Organizarea plajei satului . . . . „ 95
Comandor Ioan : Războiul submarin . . . . . „ 103
Cronicar : Răsboiul Aero-Naval . . . . . „ 105
Al. Bilciurescu : Versuri . . . . . „ 107
* * * Recenzii . . . . . „ 108
* * * Informaţii . . . . . „ 110

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . Lei 500
Pentru străinătate . . . . . Lei 1000

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei expediţia pentru cei din provincie.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 120 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L. N.R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Arad	Ing. Şef V. Pop	Clubul Crişan C.F.R.
2. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
4. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
5. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
6. C.-Lung (Muscel)	Col. Ba[illegible] Zaharia	La Comenduirea Pieţei
7. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
8. Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpităuia portului.
9. Cahul	Col. D. Dobrescu	
10. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
11. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
12. Cetatea Albă	Lt. Col. Ghetaru	La tribunal (grefă).
13. Chişinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieţei.
14. Constanţa	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
15. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpităuescu	La căpităuia portului.
16. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
17. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
19. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
22. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
23. Vetrişoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
24. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
25. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	
26. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
27. Iaşi	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
28. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpităuia portului.
29. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
30. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
31. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
32. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
33. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
34. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La Cercul de Recrutare Olt.
35. Soroca	Maior A. Ursu	
36. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
37. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
38. Tg. Ocna	Col Eonescu	La Căminul Cultural „C. Negri"
39. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
40. Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului	La Clubul „Renaşterea".
41. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
42. T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpităuia portului
43. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRLOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte. galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRÂNG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pie[illegible] str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TAMPLARIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60

Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60

O corabie românească de J. Bart . . . . . „ 20

Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12

Vânătorii de Epave, de O. Negoescu . . . . „ 220

Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600

Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100

Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10

Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . „ 10

Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . „ 10

Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . „ 10

Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30

A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10

Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu . . . . „ 10

A. B. C. marinăresc în cinci limbi . . . . . „ 250

Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100

Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60

La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10

Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20

Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220

Angajamentul naval dela 26 Iunie 1941, de Căpit. I. Tocineanu . . . . . „ 30

Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu . . . „ 5

Cu submarinul la atacul Sebastopolului de Virg. C. Gheorghiu . . . . . „ 200

Totdeauna, Pretutindeni de E. Vârtosu . . . . „ 200

Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20

Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu . . . „ 200

Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120

Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60

Insigna L. N. R. . . . . „ 100

Trofee pentru şapcă . . . . . „ 400

Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200

Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300

Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400

Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000

Baston port flamură elegant . . . . . „ 800

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

ZECE ANI *dela moartea lui* JEAN BART

Astăzi 12 Mai *) se împlinesc zece ani de când s'a stins din viaţă, în etate numai de 59 ani, camaradul nostru Comandorul Eugen Botez, cunoscut mai ales sub numele de *„Jean Bart"*, după acela al vestitului corsar francez.

Jean Bart era fiul generalului *Panait Botez*, unul din eroii războiului Independenţei, frate cu decedatul general *Mircea Botez*, valoros artilerist şi neîntrecut călăreţ, şi cu D-na *Ella Savopol*, acea româncă cultă, licenţiată în litere şi filosofie, care a arătat, contra mentalităţii generale, că nu este o ruşine, ci o cinste a fi titrat şi a face comerţ: s'a dus la Paris să urmeze un curs de mode, ca la întoarcere să întemeeze firma cu renume: „Ella".

Eugen Botez a urmat cursurile liceului militar din Iaşi, după care a îmbrăţişat cariera armelor, către care-l îndemna spiritul militar al familiei, alegând marina, care îmbina milităria cu poezia şi oferea un câmp larg frământărilor sale artistice.

Ca ofiţer a ştiut dela începutul carierii să câştige nu numai simpatia, dar şi dragostea camarazilor şi inferiorilor, prin firea lui împăciuitoare, călăuzită de spiritul larg al bunătăţii creştineşti.

In carieră nu se mulţumeşte numai cu îndeplinirea serviciului şi cu navigaţia pe mările închise de ţărmuri, — ci ridică ancora şi porneşte cu pânzele întinse să cutreere oceanul vieţii româneşti, trasând drumuri noui, nebătute, îndrăzneţe, pline de primejdii, care i-au amărît deseori sufletul şi i-au sdruncinat sănătatea.

COMANDORUL EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
* 1874 † 1933

In toate aceste cutreerări, faruri călăuzitoare i-au fost: bunătatea, inteligenţa, cinstea, caracterul, entuziasmul, — iar ca busolă, o nemărginită dragoste pentru mare, pentru ţară, pentru omenire.

Să-l urmărim pe acest explorator, ţinându-ne în apele lui:

Pe *Marea carierei* a fost primul care i-a cântat farmecul şi sbuciumul; primul care ne-a deschis ochii nouă marinarilor că ea nu este numai manevre şi navigaţie, — ci şi spirit marinăresc *„spiritul Mircea"*, îmbinat cu spiritul războinic; primul care a înţeles că marina nu se poate desvolta decât:

1. printr'o cât mai strânsă legătură cu armata de uscat, pentru o cunoaştere şi apreciere reciprocă în vederea apărării naţionale.

El a fost primul care a stăruit ca ofiţerii de marină să urmeze şcoala de război, să se facă manevre combinate.

Ceeace propovăduia acum 40 de ani, — *frăţia apa-uscat*, — considerată ca o utopie, iar faţă de armă o trădare, — s'a confirmat mai târziu pe câmpul de luptă.

Impreună cu camaradul său *N. Kiriţescu* dă la iveală minunata carte *„Războiul pe Dunăre"*, în care arată rolul marinei militare la noi, din cauza excepţionalei poziţii geografice.

Iar mai târziu lucrează şi răspândeşte, împreună cu alţi camarazi, broşura *„Bulgarii şi noi"*, prin care dă alarma că pe Dunăre şi mare suntem mai slabi ca vecinii dela Sud chiar.

2. prin strângerea sub aceeaşi flamură a celor care, vrăjiţi de apă, şi-au închinat viaţa ei, ca la acest mănunchi ca sâmbure să se alipească toţi cei cari iubesc apa.

„Numai printr'o Ligă Navală, — spunea el, — *prin propagandă, întreaga suflare românească va fi pregătită să înţeleagă rostul şi rolul apelor în propăşirea neamului, ca Românii să tragă cât mai multe foloase din apele româneşti"*.

*) Comemorarea făcută la Asociaţia Scriitorilor şi Autorilor Militari Români în ziua de 12 Mai.

Jean Bart a fost „sâmburele", nucleul dintr'un atom care ţine în juru-i vibrătorii electroni, radiatori de energie: aşa s'a născut şi a înflorit Liga Navală Română, al cărei întemeetor a fost.

In cadrul Ligei Navale, el a luptat pentru înzestrarea marinei cu o nouă navă şcoală. A închis ochii înainte de a-şi vedea visul împlinit, — sosirea navei şcoală „Mircea".

Pe *Marea Porturilor*, el a fost primul care a trasat drumul umanităţii şi al dreptăţii sociale, sfărâmând stâncile speculei, răutăţii, viţiului şi ciocnirii dintre clase.

Cu ideile lui de socialism romantic, a luat în primire slujba de căpitan de port la Sulina, — slujbă originală în felul ei, fiindcă întruneşte în aceiaşi mână şi puterea judiciară şi pe cea executivă. Căpitanul de port e şi judecător şi poliţai.

Dela început l'a izbit specula *vătafilor* care trăiau pe spinarea muncitorilor.

Să-l lăsăm să povestească singur:

„Muncitorii grupaţi în cete cu vătafii lor, se încăerau zilnic la încărcarea vapoarelor. Impărţiţi pe naţii, formau nişte turme omeneşti învrăjbite, care se lăsau totuşi mulse şi tunse de vătafi.

„Am sprijinit la început pe vătafii români împotriva străinilor. Dar vai, repede m'am convins că nu erau mai buni ca veneticii. Dreptul pe care-l reclamau dârji, bătându-se cu pumnii în pieptul lor de aramă ca Români în ţara lor, nu era decât dreptul de a specula munca celor mai slabi decât ei.

„Sub ochii mei, zilnic, se comitea cea mai odioasă specula: exploatarea omului prin om.

„O idee chinuitoare mă apăsa veşnic; durerea unei aspre mustrări şi uneori un sentiment de revoltă mă încerca: *oare nu eram şi eu părtaş la această mizerabilă jefuire a muncii omeneşti?*"

Şi atunci Jean Bart a desfiinţat vătafii, a introdus munca prin rotaţie, a întemeiat o bursă a muncitorilor cu sală de lectură, fond de ajutor, etc.

Ştiţi care a fost rezultatul? Vătafii din toate porturile, îngrijoraţi, au provocat greve la Brăila şi Galaţi şi au făcut ca strădaniile lui în loc de a se generaliza, să fie dărâmate chiar la Sulina. Socialiştii politicianişti au nimicit opera unui socialist romantic, idealist.

Tot el a fost întemeetorul cantinelor muncitoreşti, şcoalelor de adulţi pentru muncitori şi altele multe, cari, după dispariţia politicianismului, azi au fost reîntronate sub alte denumiri.

El a reprezentat ţara la nenumărate congrese internaţionale în legătură cu viaţa muncitorească; el l-a ajutat pe Trancu-Iaşi, întemeetorul ministerului muncii, la întocmirea legilor muncitoreşti, făcând ca ele să fie admirate şi în străinătate.

Pe *Marea caritătii creştine* a aprins farurile milei creştine de educare sufletească a celor învinşi, oropsiţi, care cu pânzele sfâşiate, cârma sfărâmată, rătăceau sau ar fi rătăcit ca nişte derelicte, primejduind navigaţia.

El a fost iniţiatorul, creatorul, animatorul şi realizatorul *Asistenţei Sociale din România*. Până la el caritatea publică se făcea empiric, risipitor şi era mai mult o încurajare la trândăvie.

Jean Bart, ca director general al Asistenţei Sociale din Ministerul Muncii, organizează o asistenţă socială civilizată, modernă, raţională. Politicianismul l-a isgonit, — dar jaloanele puse de el au servit de temelie organizaţiilor ce au urmat: „Asigurările Sociale" şi „Consiliul de Patronaj".

Lui Jean Bart se datoreşte aşezămintele dela Râul Vadului, Răchitoasa şi Galaţi pentru infirmi şi bătrânii nevoiaşi.

Lui se datoreşte coloniile de muncă dela Bobeştii-Bălăceanca, Plevna, Taraclia, Brâncoveni, Sipote şi Răducăneni pentru cerşetori şi vagabonzi, socotiţi de el ca o pată pe demnitatea unei societăţi organizate. Acolo ei erau adunaţi, îngrijiţi, reeducaţi şi redaţi societăţii cu moralul şi pregătirea necesară luptei pentru existenţă.

Lui se datoreşte instituţiile dela Turnu-Roşu, Grădiştea şi Principele-Nicolae, pentru ocrotirea copiilor, în special orfani de război şi abandonaţi.

„Copilul, — capitalul social prin excelenţă, trebue salvat", — spunea el cu ochii în lacrimi.

Tot lui se datoreşte întemeerea dispensarului model româno-britanic, a coloniilor de vară la munte şi mare pentru copii.

Strădaniile lui au fost răsplătite cu „Diploma Grand Prix" la expoziţia centenarului lui Pasteur din 1923, pentru organizaţia asistenţei româneşti.

Pe *Marea literelor* fu cel dintâi care, prin nuvele, romane, articole de reviste şi ziare, conferinţe, broşuri, cărţi a făcut să fie cunoscută şi îndrăgită apa, zugrăvind viaţa celor ce trăesc lângă ea, din ea, prin ea şi pentru ea.

Inceputul literar l-a făcut la „Munca literară şi ştiinţifică şi „Lumea Nouă", semnând *„Dela Trotuş"*.

După câteva călătorii pe bricul „Mircea", se face cu noscut cu lucrarea *„Jurnal de bord"*, care-l consacră la timpul cuvenit în rândul academicianilor.

Rând pe rând urmară *„Datorii uitate"*, — nuvele care aveau ca temă uitarea veteranilor din 1877, — ca istoria să se repete cu cei din 1916; — *„Prinţesa Bibiţa"*, *„Peste Ocean"* în urma călătoriei care a făcut-o în America, *„Europolis"*, romanul scris cu sângele rănilor lui drept cerneală. *„Cartea Dunării"*, care se găsea sub tipar când a trecut în veşnicie, — fără a mai vorbi de articolele publicate în diferite reviste şi în *„România Maritimă şi Fluvială"* cum se numea la început organul de propagandă al Ligii Navale Române, întemeiat de el, ca şi Liga.

Pe *Oceanul naţional* în care intră toate mările de mai sus, el a luptat ca neamul nostru să fie recunoscut şi admirat în mod sincer prin manifestările lui de muncă organizată.

El a luptat pentru drepturile suzeranităţii naţionale faţă de Comisia Europeană Dunăreană, rămăşiţa de pe vremea capitulaţiunilor, găsind formula ca să se înfigă ca un cui în acea citadelă: a fost primul care a deţinut postul de căpitan de port al C.E.D. şi cel de comisar maritim, — întrunind în aceiaşi persoană ambele funcţiuni.

Tot el a luminat opinia publică printr'o carte *„Chestiunea Dunării"*, pregătind terenul pentru situaţia de azi când C.E.D. a devenit D.D.M., instituţie românească.

La *Casele Naţionale* a fost unul din cei mai dârzi luptători, preconizând ideea înfiinţării unei zile numite *Ziua Satelor*, în care cei ajunşi în situaţii înalte să poposească în satul de origină. Spunea:

„Oricât te-ar îndepărta soarta de satul tău, nu-l pierde din vedere. O legătură sfântă te îndeamnă a lucra pentru ridicarea lui — sunt fraţii tăi rămaşi acolo.

„Ca în pelerinaj, în fiecare an, revino de unde ai

fost plecat și înscrie, cu pietate, trecerea ta, c'o nouă faptă bună de interes obștesc.

„Dacă nu poți clădi biserici, spitale și case de cultură, poți face o fântână sau planta un pom, poți da oricând o mână de ajutor nevoiașului, văduvei și orfanului, poți împărți cărți bune la cei rămași în urmă, în lumea copilăriei tale, Leagă-ți numele de locul obârșiei tale; aruncă, prin pilde, sămânța binelui în petecul de pământ pe care ai deschis ochii și nu-l uita până în ceasul când vei închide ochii — e prima ta datorie".

Acesta a fost navigatorul pionier, acestea au fost explorările lui.

Ca să ne dăm seama de ceeace l-a îndemnat să fie așa cum l-am descris în scurtul timp al unei comunicări, să-l lăsăm chiar pe el a-și destăinui frământările:

„Acum când am trecut culmea și încep a coborî drumul vieții, privind la anii duși, simt în melancolia vârstei și un pic de orgoliu, clipe de intensă satisfacție, — căci *a crea* rămâne suprema plăcere sufletească.

„Mă caut în urmă. Mă regăsesc departe, mă judec fără părtinire, ca pe un alt om, un străin pe care-l văd agitându-se cu avântul tinereții, frământându-și mintea, modelând planuri utopice pentru o lume mai dreaptă, mai bună, cu mistica credință că *ideile se pot preface în fapte.*

„Cu ochii minții de acum, privesc în urmă și mă întreb: care era îmboldul ce mă împingea pe atunci în lupta frământărilor sociale? De ce îmi luam singur sarcina unei munci dela care nici o răsplată nu așteptam?

„Neîncredere, acuzări, ironii și dușmănii culegeam de pretutindeni, chiar și dela acei care le făceam bine cu deasila. Era la bază *sentimentul dreptății.* Dar de unde energia, îndârjirea, persistența de a merge până la capăt?

„*Aveam în sânge, ca mulți din generația mea,* injectat microbul epidemiei ce bântuia în atmosfera idealistă și generoasă a Iașului de acum o jumătate de secol.

„Mișcarea aceea de idei și avânturi generoase a fost o școală de disciplină și de cultură sufletească ce a lăsat urme ca o pecete neștearsă până la sfârșitul vieții".

Copiilor și semenilor lui le-a lăsat moștenire îndemnurile de mai jos:

„Fiecare om, pe lângă profesiunea care-l hrănește, mai are una, aceea de *cetățean,* Invață și profesează-o. Că izolat nu poți trăi în mijlocul semenilor tăi. Nu ești decât o particică dintr'un tot. Și animalele trăesc în societate. Deosebirea e că societatea lor rămâne staționară, iar societatea omenească se perfecționează.

„Nu privi cu nepăsare la drepturile și datoriile cetățenești, ca să nu te plângi, mai târziu, că a rămas cârma în mâna celor răi.

„Dacă cei buni se dau în lături, fatal se deschide drum larg celor răi. Rezistă, fără teamă, unei opinii publice greșite, asta înseamnă a mări respectul persoanei tale. *Fă-ți datoria din conștiință,* nu din interes.

„In orice împrejurare politică sau socială să ai în vedere că *dreptatea este suprema lege* — este adevărul în acțiune. O nedreptate, făcută unuia, este o amenințare pentru toți. Chiar când te așteaptă suferința, să ai tăria de a spune adevărul și către cei cărora nu le-ar conveni.

„O societate nu se pierde decât atunci când nu cunoaște adevărul sau îl desconsideră.

„Cetățenii conștienți trebue să lupte pentru apărarea patriei.

„Numai dacă poți să te stăpânești pe tine însuți, ai dreptul să conduci pe alții.

„Nu uita că mânia est ecel mai rău sfătuitor. Adesea te poți ridica iertând. Un semn de bunătate, făcut când trebue, mișcă și pe cel mai rău suflet.

„*Vorba, ca și săgeata, nu mai revin;* observă să nu fie otrăvită, nici prea ascuțită.

„Nici-o vorbă împotriva aproapelui să nu o crezi fără dovadă.

„Nu te rușina că ai fost respins dela un post ce-l meriți, ci rușinează-te că ocupi un post pe care nu-l meriți.

„Prin două căi poți ajunge în frunte: pe calea meritelor tale, sau prin prostia celorlalți.

„Oricât te vei ridica, dacă nu meriți locul unde ai ajuns, nu vei putea să te mențiii, cu siguranță te vei prăbuși.

„Pentru a aprecia gloria oamenilor mari, să le judecăm mijloacele de cari s'au servit spre a o câștiga, căci adesea gloria și reputația dobândite în dispreț se schimbă.

„De calitățile tale să faci uz, nu paradă.

„Ca să apreciezi valoarea unui obiect, ce posezi, presupune că l-ai pierdut.

„Pilda este mai tare decât predica. Sfatul cel mai bun, dacă este urmat de un exemplu rău, nu are nici-o valoare.

„Sunt exemple rele, care fac mai mult rău, în societate, decât crimele.

„*Nu murmura contra soartei;* înfruntă fără frică sărăcia, dar luptă, ca să nu cazi în mizerie.

„Sărac nu-i cel ce nu are, ci aceia care nu lucrează.

„Lenea ca și rugina distrug cu încetul. Prin muncă îți plătești viața.

„Leneșul fură societatea și înșeală natura.

„Munca scutește pe om de trei rele: plictiseala, viițiile și sărăcia.

„Orice loc vei ocupa în societate, nu uita că *omul sfințește locul.*

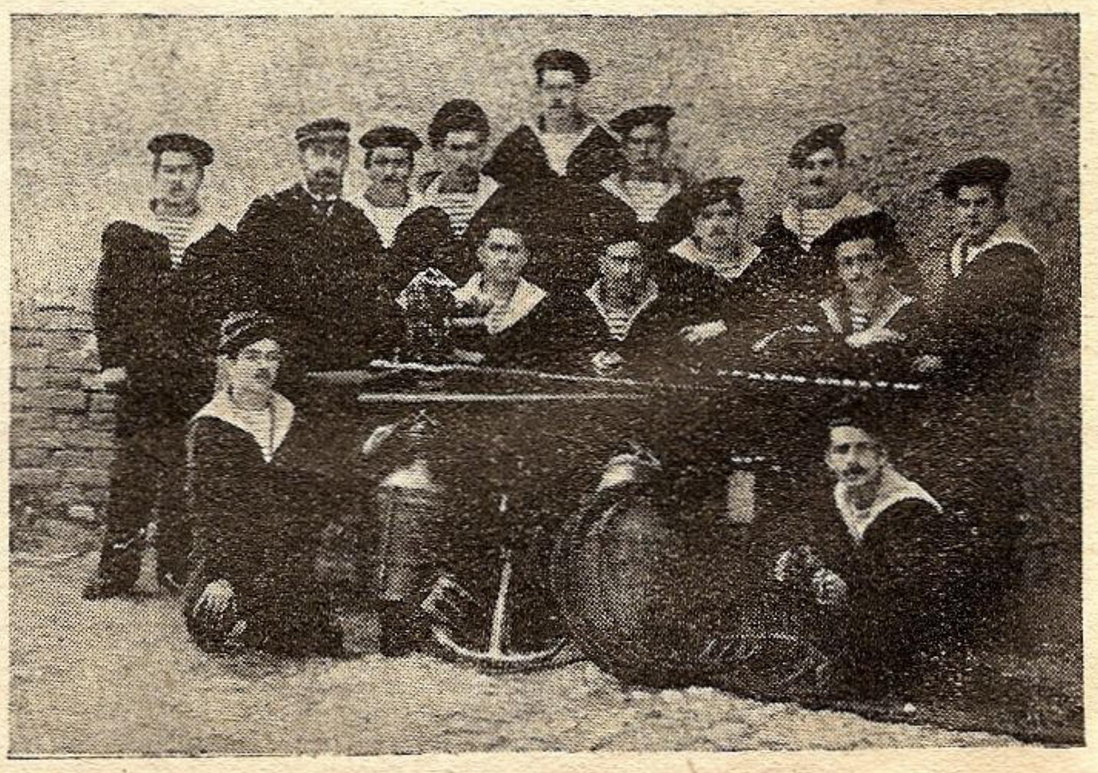
„Nu stima banul, nici mai mult nici mai puțin decât merită; — el este un bun servitor, dar un rău stăpân".

„Lăcomia de bani duce la nedreptate și răutăți".

Acesta a fost Jean Bart.

La 12 Mai 1933 a ridicat neașteptat ancora, încheind brusc jurnalul de bord al vieții sale, lăsându-ne să privim de pe mal cum se duce, din punct de vedere fizic ca un vapor: o pată... un punct... un fum... nimic. Din punct de vedere moral însă, el va rămâne ca o flacără nestinsă pentru generațiile viitoare.

Comandor A. NEGULESCU



Jean Bart în mijlocul elevilor școalei de marină.

Amintiri din Galați

de Profesor C. CALMUSCHI

Cum câteva zile s'a făcut o frumoasă comemorare la Asociația Scriitorilor și Autorilor Militari Români pentru împlinirea a zece ani dela moartea lui Jean Bart. S'a evocat în cuvinte calde frumoasa operă a distinsului martir pe tărâmul literar, social și marinăresc.

In rândurile ce urmează am să schițez activitatea lui Jean Bart pe un teren mai puțin cunoscut în cei câțiva ani cât a locuit în Galați, unde i-am fost un bun prieten și colaborator.

Prin anii 1907—1908 câți-va intelectuali de seamă alcătuiseră un așa zis „salon literar". N'aveam nici statut, nici comitet, nu plăteam cotizații. Ne întruneam odată pe săptămână în casa vreunuia dintre noi, discutând chestiuni literare sau citind ceeace scrisesem. Luasem ca model al acestui „Salon" renumita societate „Junimea" dela Iași. Dintre cei ce compuneau acel „salon" mulți au ajuns mai târziu oameni de seamă: Const. Hamagiu, consilier de Casație și ministru, Gr. Trancu-Iași profesor universitar și ministru, Corneliu Botez, consilier la Casație, Gr. Condurat consilier la Curtea de Apel, Gheorghe Orleanu publicist distins, N. N. Lenguceanu, Secretar general la ministerul Justiției, etc. Jean Bart era printre noi și în fruntea noastră. El era criticul, sfătuitorul și îndrumătorul nostru. Prin povestirile lui vioaie, adesea pline de umor, prin imaginile sale plastice, prin descrierea pitorească a multor din acele de el văzute, noi îl socoteam Pierre Lotti al nostru.

Intr'o seară prin Martie 1909 la una din ședințele, „salonului" cine-va dintre noi propuse să comemorăm aniversarea de 20 ani a morței lui Eminescu. Timpul părea foarte scurt, mai erau două trei luni. Ne îndreptarăm privirile spre Jean Bart. Așteptam părerea lui, care prin convingerea cu care și-o arăta, ne sugestiona rămânea mai totdeauna hotărîrea definitivă. Jean Bart primi propunerea cu entuziasmul și promptitudinea ce-l caracteriza.

Chiar în seara aceia ne-am și împărțit rolurile: Jean Bart cu Gheorghe Orleanu și cu mine trebuia să transformăm „Sărmanul Dionis" a lui Eminescu în piesa de teatru ce urma să se reprezinte în ziua aniversării, piesă pe care să o publicăm în urmă. Corneliu Botez și-a luat însărcinarea să alcătuiască un volum festiv, care să cuprindă tot ce se putea ști pe atunci despre Eminescu. S'a hotărît baterea unei medalii, publicațiuni în ziare, etc.

Timpul era foarte scurt pentru aducerea la îndeplinire a programului acestuia; nu aveam nici un ban afară de fondurile noastre personale și ele destul de restrânse. Dar pe acele vremuri hotărîrile luate nu se amânau, nici nu se părăsiau pentru astfel de motive. „Sărmanul Dionis" a fost transformat în piesă de teatru. Corneliu Botez, cu o muncă fără preget a adunat materialul pentru volumul festiv, care s'a imprimat în mod excelent de casa Socec; medaliile au fost gata. La 15 Iunie serbarea aniversară s'a făcut în toată plenitudinea: dimineața un serviciu la biserica Catedrală oficiat de un mare sobor de preoți în frunte cu episcopul Dunărei de Jos și seara o reprezentație festivă la teatrul Papadopol foarte frumos decorat, unde s'a jucat „Sărmanul Dionis" în mod cu adevărat vrednic de Eminescu, de câteva persoane din intelectualitatea Galaților.

S'au plătit toate cheltuelile ocazionate de serbare și tipăriturile; ne-a rămas vre-o mie și cinci sute lei. Ce să facem cu dânșii? Un monument lui Eminescu. Astăzi s'ar părea copilăresc a ne gândi la așa ceva cu suma ce aveam. Și atunci nu era lucru mare. Totuși ne-am hotărît. Prin conferințe subscripții, donațiuni, am realizat o sumă de vre-o 15.000 lei. Mare sprijin ne-a dat și marele nostru istoric A. D. Xenopol. Am publicat un concurs, ni s'a prezentat proiecte, am aprobat pe acel al sculptorului Storck. Când macheta a fost gata, am rugat pe d. T. Maiorescu, Spiru Haret și Al. Vlahuță să-și dea părerea. Pe cine am fi găsit mai competenți! Toți au găsit macheta foarte bună, după care ea și-a căpătat forma definitivă în marmora de Carara. Monumentul s'a desvelit cu mare solemnitate în Octombrie 1911. A fost o însuflețită serbare românească, la care a luat parte și mulți intelectuali din țările românești subjugate încă. Serbarea a fost prezidată de C. C. Arion, pe atunci ministru al Instrucției, care cu simțul lui artistic și cultura lui literară, ne-a dat un mare sprijin. S'au ținut frumoase cuvântări, printre cari remarcabile în primul loc au fost a ministrului C. C. Arion și a lui N. Iorga.

Criticile nu au lipsit. Uni ne-au învinuit că facem politică junimistă, fiind că am invitat pe C. C. Arion, care fatal trebuia să prezideze serbarea fiind ministrul Culturei. Alții ne spuneau că ce rost are un monument lui Eminescu în Galați, oraș de negustori! Par'că Galații n'ar fi fost în România și Eminescu nu era al întregei Românii! Nu ne-am oprit noi la astfel de micimi despre care cel dintâi își râdea. Jean Bart. Astfel am înălțat primul monument al lui Eminescu.

A venit războiul din 1916—1917. Ne-am împrăștiat toți în toate părțile, după cerințele și nevoile războiului. A trecut și războiul, iar noi ne-am reînturnat la Galați având iarăși pe Jean Bart între noi. Atunci am înființat „Universitatea populară". Se făcuse un început înainte de război, dar fusese părăsit. Cu Jean Bart în frunte am înființat această universitate populară, care curând a căpătat valoarea unei însemnate instituții culturale la Dunărea de Jos. Jea Bart a fost primul el președinte. El nu a mai stat după aceasta mult în Galați, dar temelia pusă de dânsul universității populare a fost așa de solidă încât ea a mai funcționat mulți ani după aceasta. Nu aveam nici statute nici comitet, nici buget. Rămăsesem eu un fel de exponent, care mă îngrijeam de bunul mers al instituției. Ea își ținea cursurile în fiecare an de la sfârșitul lui Noembrie până la vacanța de Pași în fie-ce zi de lucru dela orele 6 jum.—7 jum. seara, în amfiteatrul liceului Alecsandri, întotdeauna plin, ori-ce vreme ar fi fost bună sau rea. Pe catedra universității populare din Galați s'au perindat mulți intelectuali din acel oraș și mulți din alte părți, cari acceptau cu plăcere propunerea noastră de a o onora prin cuvântul lor universitatea populară din Galați si numerosul ei auditor. Astfel au conferențiat N. Iorga, Pan Halipa, I. Inculeț, profesorul Gh. Tașcă, D. C. Argetoianu, D. N. Batzaria și atâția alții.

Un om ca Jean Bart a tăiat brazdă adâncă ori pe unde a trecut, iar în sufletele prietenilor și colaboratorilor lui din Galați, din cari puțini acum au mai rămas o neștearsă amintire.

VEDETA RAPIDA

de Ing. Cpt. GH BALABAN

III.

ACŢIUNILE VEDETELOR RAPIDE IN RĂZBOIUL ACTUAL.

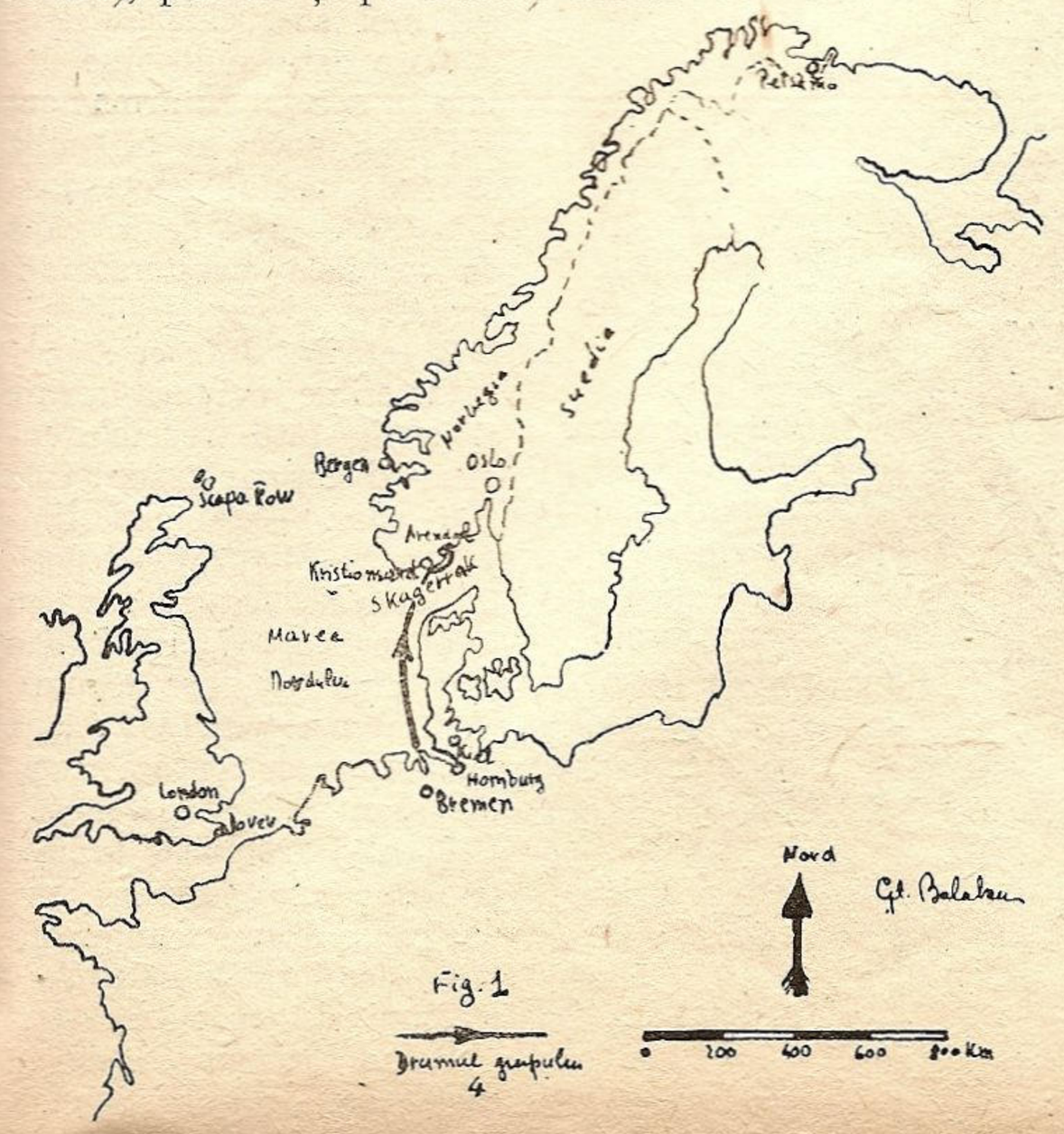
Am văzut cum s'a ajuns la vedeta rapidă modernă. Dacă ne referim la scopurile iniţiale pentru cari au fost creiate aceste nave, specialiştii sunt de părere că în cursul războiului din 1914—1918 ele nu au făcut „mare lucru" în lupta dusă contra distrugătoarelor, totuşi ele au adus „unele servicii" în anumite ocaziuni.

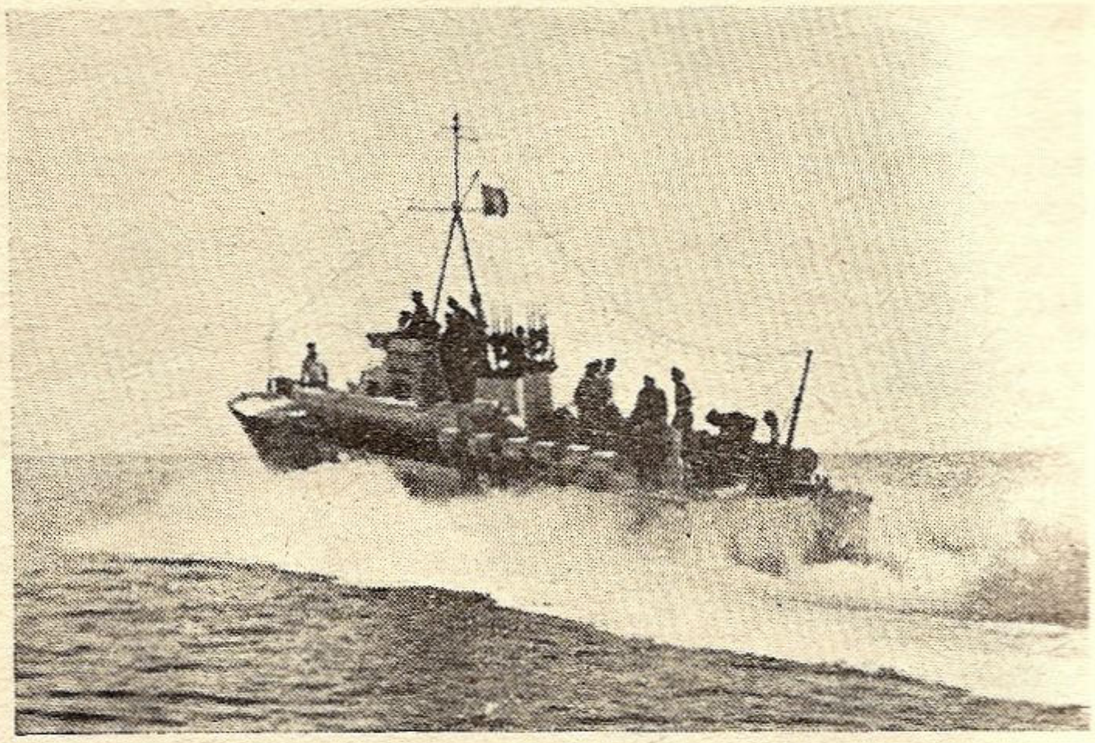
Trebuie însă să subliniem că incursiunile executate în trecut şi în prezent, constituesc în cadrul puterei de sacrificiu, adevărate acte de bravură.

Din cele ce urmează fiecare va putea să tragă numeroase concluzii.

Vedeta rapidă, un fruct al luptei pentru viteză, cu posibilităţi ce depind de împrejurări, are ca spaţiu de acţiune în general apele din apropierea coastelor, mări inchise şi cu puncte de sprijin numeroase, strâmtori, etc...

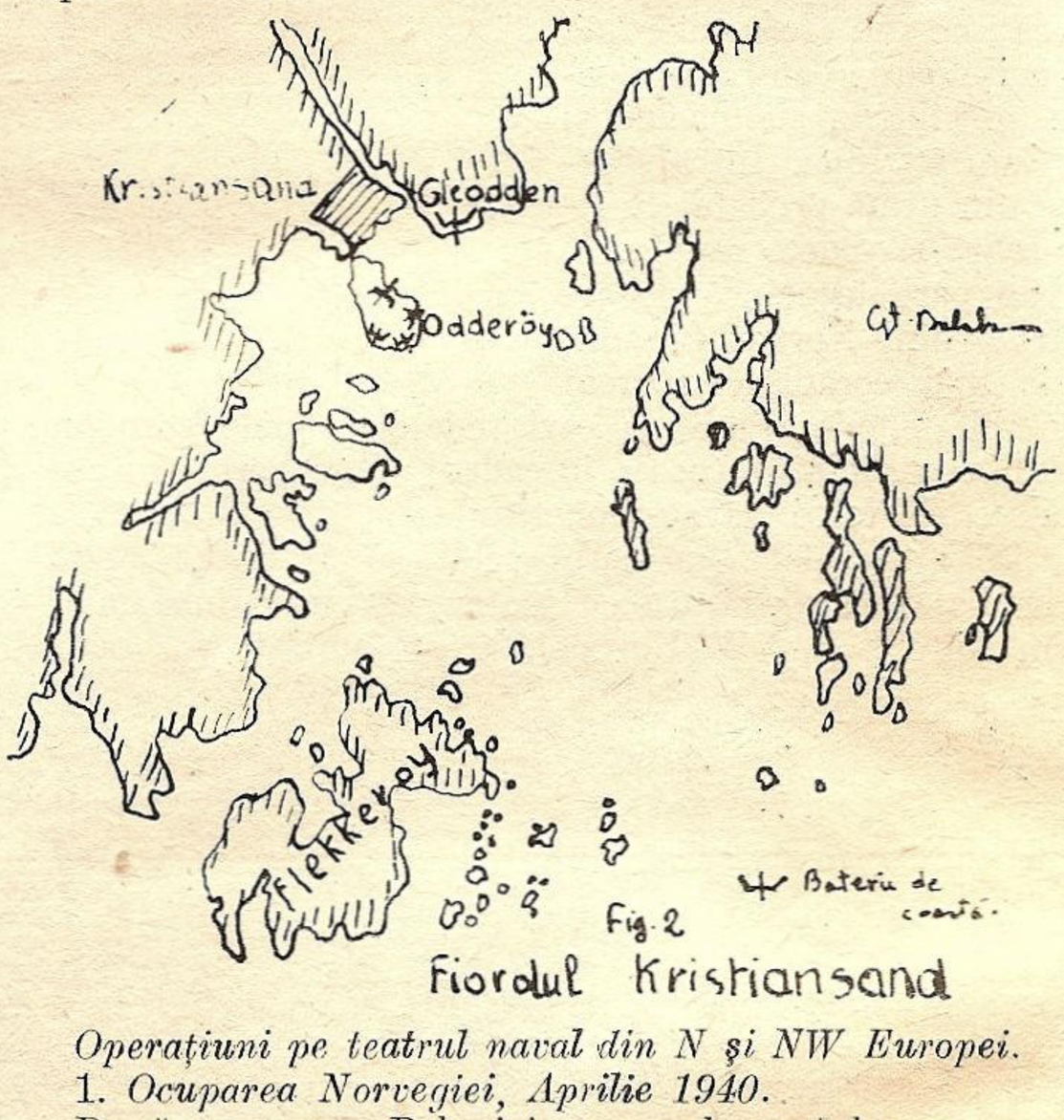
Le vom găsi operând pe aproape toată intinderea coastelor europene (afară de acelea ce aparţin ţărilor neutre), precum şi pe coastele Africei de Nord.





Prototipul unui asemenea teatru de operaţiuni este Canalul Mânecei. In actualul război, specialiştii în materie, le caracterizează astfel: „Sunt unităţi frumoase, capabile de a produce mult rău în ape adăpostite, în vecinătatea coastelor şi în condiţiuni de timp prielnice. Nici tipurile în V, nici cele cu fundul plat nu sunt utilizabile pe mare rea".

Dăm mai la vale, câteva din acţiunile vedetelor rapide din actualul război.



Operaţiuni pe teatrul naval din N şi NW Europei.

1. *Ocuparea Norvegiei, Aprilie 1940.*

După ocuparea Poloniei, comandamentul german a estimat că dela Nord poate veni oricând un pericol. Prin urmare Norvegia are în acelaş timp pe lângă o mare însemnătate din punct de vedere economic, şi o mare însemnătate din punct de vedere militar.

Preparativele sunt făcute cu începere din primele zile ale anului 1940. Ocuparea Norvegiei se va executa prin debarcări în diferite puncte, iar convoaele vor fi escortate de forţe aero-navale.

Grupul 4 compus din crucişetorul uşor *Karlsruhe*, torpiloare, vedete rapide şi vasul de escortă *Tsingtau* vor proteja operaţiunile de debarcare ce se vor desfăşura în punctele Kristiansand şi Arendel.

Acest grup (fig. 1), în ziua de 8 Aprilie se îndreaptă spre Kristiansand, şi intră în fiord în dimineaţa zilei de 9 Aprilie.

Nu se poate debarca imediat din cauza proastei vizibilităţi, iar pe de altă parte mesajele radio-telegrafice interceptate, dovedesc că surpriza nu a reuşit.

Crucişetorul *Karlsruhe* a vrut să forţeze trecerea, dar intervenţia bateriilor norvegiene din insula Odderoy (fig. 2), obligă grupul german de a aştepta intervenţia aviaţiei, pentru a distruge mai întâi lucrările defensive.

Către ora 11 din aceiaşi zi, când vizibilitatea devine bună, vedetele rapide în plină viteză, pătrund primele în Kristiansand.

In port ele au capturat printre altele şi două submarine norvegiene. Spre seară *Karlsruhe* cu o protecţie de torpiloare, pleacă dar la 10 mile de intrarea în Kristiansand este scufundat de un submarin britanic.

Nu s'au dat publicităţii pierderile suferite de vedetele rapide germane, cu ocazia ocupării acestor două puncte. (Arendel a fost ocupat de torpilorul *Greit* fără nici o rezistenţă).

Cu ocazia operaţiunilor din Norvegia, se precizează însă că au fost pierdute crucişetoare, contratorpiloare, torpiloare, submarine şi 15 unităţi mici. Intre acestea din urmă probabil că figurează şi vedete rapide.

Se pare totuşi că debarcările din Norvegia sunt cele mai complexe şi mai dezvoltate operaţiuni, la cari vedetele rapide germane, au operat fie singure, fie în cadrul unor operaţiuni executate cu forţe navale constituite.

De altfel dela începutul celui de al doilea război mondial şi în legătură cu teatrul de operaţiuni maritim din N şi NW Europei, aceste unităţi vor opera în mod continu, pe coastele germane şi în regiunea Canalului Mânecei. Ceiace caracterizează acest teatru de operaţiuni, este războiul de blocadă şi contra-blocadă pe care îl duc Germania şi Anglia. Transporturile ce se execută în acest spaţiu, au o viteză extrem de redusă. Din cauza pericolului minelor submarine, cari sunt

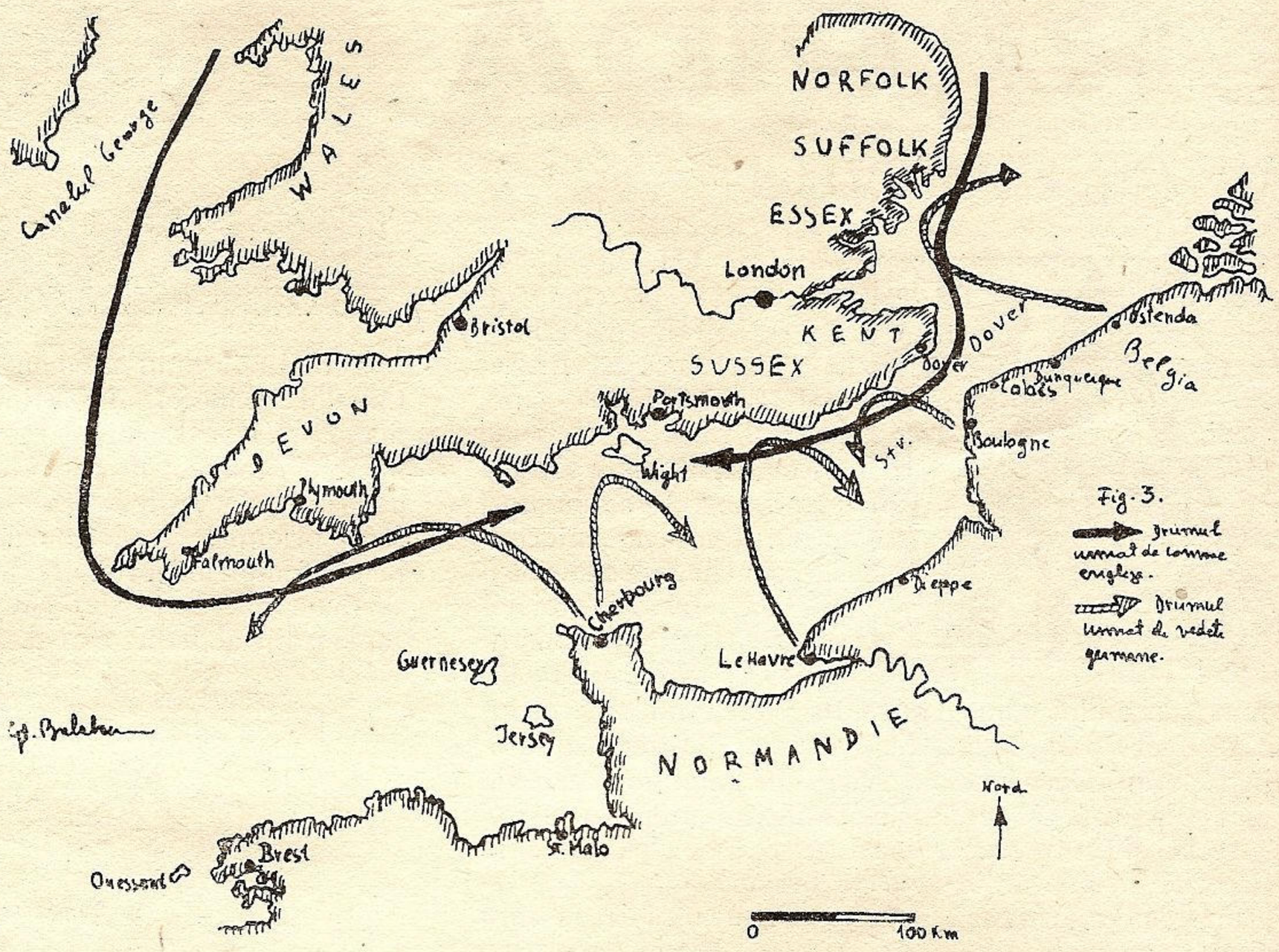


Fig. 3.
Drumul urmat de convoaie engleze.
Drumul urmat de vedete germane.

aşezate de submarine, nave speciale sau aviaţie, aceste convoae navigă cu o perdea compusă din vase de dragaj.

Este uşor de înţeles, că odată atacate în special de vedete rapide, manevra este grea şi nu rareori se produc chiar confuzii. Pe de altă parte, din cauza proastei vizibilităţi, caracteristică teatrului de operaţiuni specificat mai sus, chiar distrugătoare care sunt bine dotate în special cu armament automat, dacă se întâmplă să cadă peste vedete inamice, este greu de a scăpa de torpilele acestora din urmă.

2. *Canalul Mânecei:*

Constitue regiunea în care ciocnirile între vedetele engleze şi germane, sunt cele mai dese. Exceptând timpul cu mare rea, când posibilităţile de acţiune sunt cu totul reduse, atacurile se dau atât ziua cât şi noaptea. Vom avea ciocniri cu ocazia misiunilor de pază, patrulări sau escortă. Dăm în fig. 3 şi 4 drumurile urmate de convoaele germane sau engleze, precum şi interceptarea acestora de către formaţiuni de vedete.

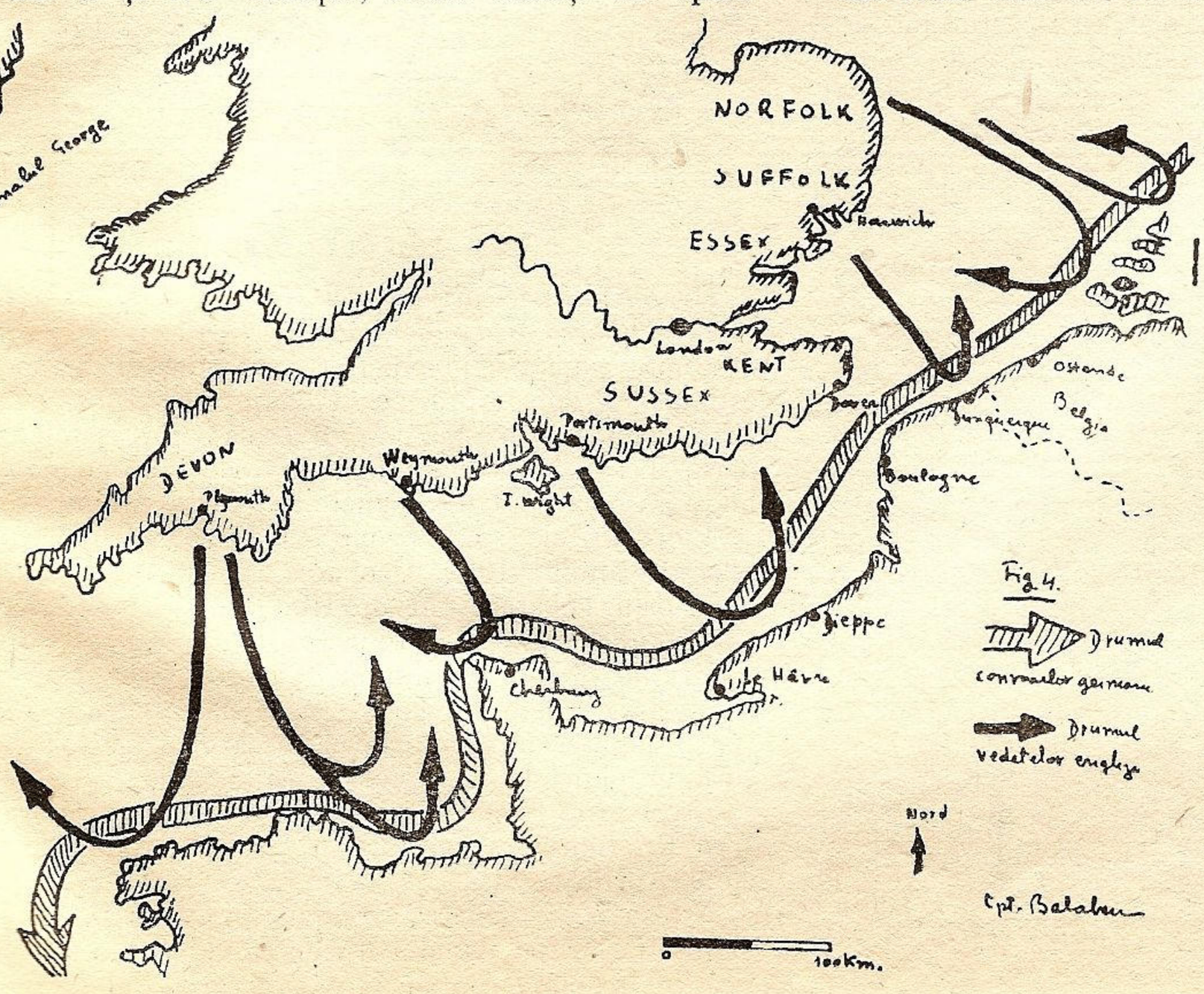


Fig. 4.
Drumul convoaelor germane
Drumul vedetelor engleze

D-nul Fritz Otto Busch în cartea sa, „Unsere Schnel-

lboote im Kanal", subliniază că cel mai bun prieten al acestor unităţi este noaptea.

Deşi viteza lor nu este întrecută de nici un tip de navă, să nu uităm că şi artileria uşoară a făcut progrese considerabile, încât un atac dat în timpul zilei, nu este lipsit de riscuri.

Noaptea atacurile sunt executate cu ajutorul proectoarelor, proectilelor cu urmă luminoasă sau a proectilelor luminoase. Este cu totul deosebită tragerea proectilelor luminoase de aceia a proectilelor cu urmă luminoasă.

Odată cu căderea nopţii vedetele se adună fie în interiorul, fie în rada porturilor. Unele controlează numai apele Canalului Mânecei, altele pătrund până departe în Marea Nordului sau Oceanul Atlantic, iar la ridicarea nopţii sunt deja înapoiate la punctele de plecare.

Totul este organizat. Echipajul care a lucrat în timpul nopţii trece la odihnă, în timp ce vedetele sunt luate în primire de personalul de control, care verifică maşinile şi complectează proviziile de torpile, muniţiuni şi alimente. In seara următoare totul se repetă.

Atacul se execută cu armele pe cari le-am văzut mai înainte.

Sunt unele vase ce urmează a fi atacate şi care nu merită un atac cu torpila. In legătură cu aceasta avem multe cazuri, când vedete rapide au atacat nave de transport mici, sau vase pescăreşti cu grenade de mână.

Dăm mai la vale câteva exemple de operaţiuni ale vedetelor rapide germane, efectuate în apele din Marea Mânecei.

— La 10 Mai 1940 conandamentul german anunţa că o vedetă rapidă germană, a scufundat un distrugător englez, ce făcea parte dintr'un grup de 6 distrugătoare prin lovituri de torpilă. Intâlnirea s'a produs în amurg, pe mare calmă şi cer senin.

— La 1 Iunie 1940, o flotilă de vedete rapide germană, întâlnind 6 distrugătoare şi două submarine engleze a scufundat un distrugător şi un submarin. Această flotilă de vedete care a intrat către seară în apele Canalului Mânecei, a fost mai întâi atacată de avioane britanice care nu i-au produs nici o pierdere. In cursul nopţii sunt descoperite distrugătoare, vedete rapide, nave de dragaj şi nave de escortă engleze care protejau mai multe transporturi engleze. Fiecare vas de transport englez a fost ţinta vedetelor germane care veneau la atac una după alta. Atacul s'a dat mai întâi cu grenade de mână.

Unul din distrugătoare a fost scufundat prin lovituri de torpilă. Nu se relatează soarta ce a avut-o convoiul, precum şi modul cum a fost scufundat submarinul semnalat mai sus.

— In intervalul dela 1 Noembrie 1941 până la 1 Iunie 1942, vedetele germane au scufundat în Canalul Mânecei, 2 contratorpiloare engleze, 2 vase de comerţ de tonaj mic, o canonieră, 15 vedete rapide şi au avariat alte 5.

Comunicatele germane relatează că au fost pierdute în acelaş interval de timp, 4 vedete germane.

3. *Oceanul Atlantic:*

In acest spaţiu avem o operaţiune care trebuie subliniată.

Este vorba de atacul vedetelor şi navelor de asalt engleze susţinute de distrugătoare, asupra bazei de submarine germane dela St. Nazaire. Comunicatul german din 28 Martie 1942, relatează că 9 vedete engleze au fost scufundate de artileria de coastă uşoară germană.

In general comunicatele oficiale asupra operaţiunilor executate cu astfel de nave, sunt aproape complect lipsite de amănunte.

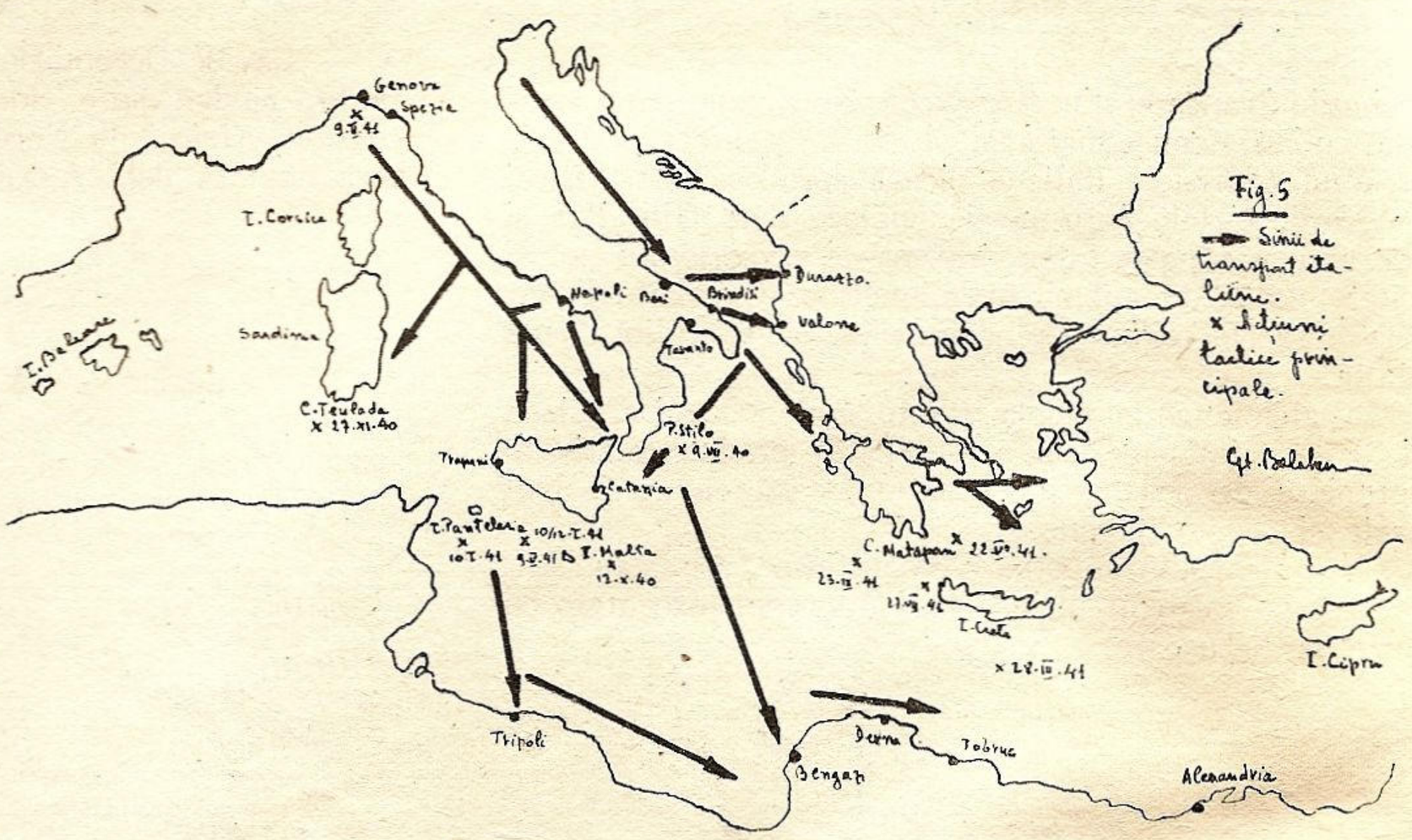
Ciocnirile au avut loc cu: forţe navale uşoare cari cuprind în general contratorpiloare, torpiloare, vedete, nave de patrulă, canoniere, vase de dragaj, vase de comerţ armate, submarine, aviaţie şi artilerie de coastă cu tragere repede.

Multe au fost pierdute în câmpurile de mine submarine. In acelaş interval de timp, au fost scufundate pe toate mările un total de 33 vedete, număr ce este cu mult inferior aceluia ce reprezintă puterea de construcţie a ţărilor beligerante.

Teatrul de operaţiuni din Marea Mediterană:

In Marea Mediterană, operaţiunile s'au dezvoltat prudent şi sistematic atât de partea englezilor cât şi de partea italienilor, având ca scop principal protejarea transporturilor.

Transporturile italiene s'au executat între porturile proprii fie ale peninsulei italice, fie ale insulelor Sardinia şi Sicilia, cu porturile Albaniei, cu ale Greciei după cucerirea acesteia şi cu acelea ale Africei de Nord.



După cum arată fig. 5 aceste transporturi, brăzdează M. Mediterană în sens transversal.

De partea englezilor transporturile s'au executat în sens longitudinal, fiind în strânsă legătură cu teatrele de operaţiuni din Grecia şi Albania, din Libia, din Extremul Orient precum şi cu aprovizionarea Maltei.

In bazele navale dela Gibraltar şi Alexandria, englezii au ţinut şi ţin încă două forţe navale care au făcut în legătură cu transporturile, operaţiuni de vaste proporţii dar la intervale lungi.

Marşurile acestor forţe navale (fig. 6) care protejează convoaele, merg în mod sincron spre centrul Mediteranei, unde se execută schimbul protecţiei.

După cum se ştie convoaele engleze cuprind în forţele de protecţie şi nave port-avioane, înzestrate cu a-

vioane de vânătoare care împiedică într'o oarecare măsură recunoașterile din partea aviației italiene.

Regiunea cea mai dificilă pentru forțele engleze, este aceia cuprinsă între coastele Siciliei, Sardiniei, și coastele Africei de Nord.

Menținerea cu orice preț pentru englezi a insulelor malteze, precum și debarcările anglo-americane în posesiunile franceze din Africa de Nord, au mare legătură cu cele expuse mai sus.

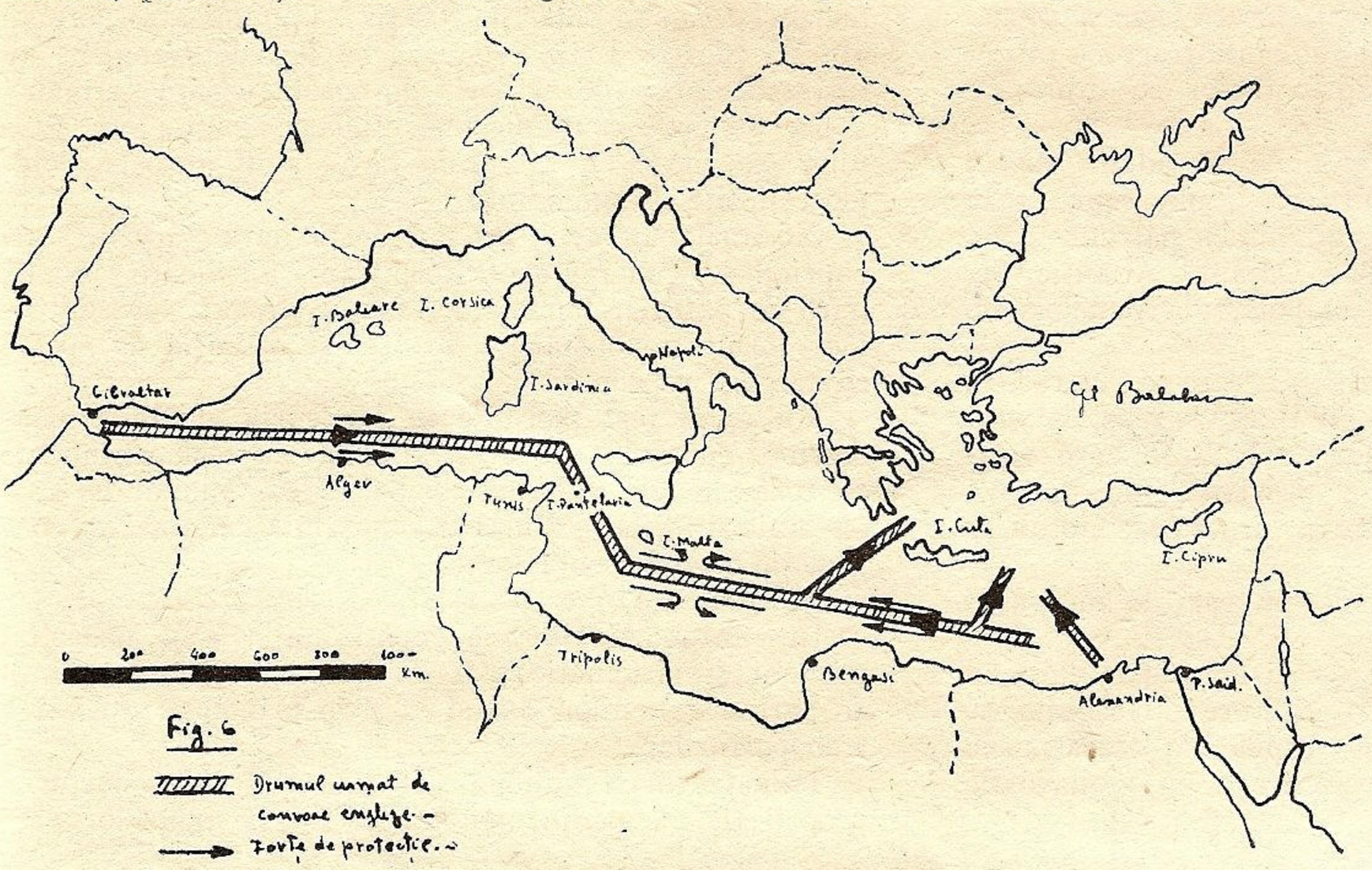


Fig. 6

Când convoaele italiene pleacă spre coastele Africei de Nord, forțele aero-navale engleze dela Gibraltar și Alexandria nu pot interveni. Aceste convoae nu pot fi jenate decât de submarinele engleze ce eventual s'ar afla în acele regiuni, precum și de aviația din insula Malta.

In angajamentele dela Punto Stilo, Capul Teulada și Capul Matapan deși acestea s'au produs relativ în apropiere de coastă, nu se semnalează că ar fi luat parte și vedete italiene.

Totuși există numeroase operațiuni care s'au desfășurat pe întregul întins al Mediteranei, executate cu forțe navale ușoare.

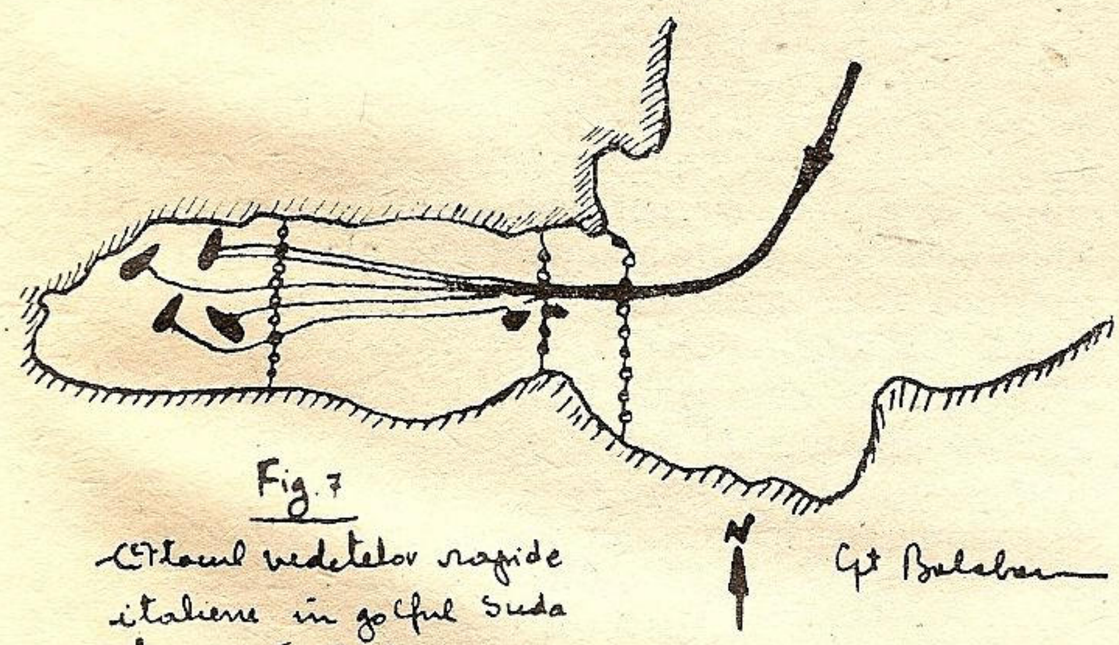


Fig. 7

Atacul vedetelor rapide italiene în golful Suda la 26. VII. 941

Asupra acestor operațiuni comunicatele italiene, precum și diferitele articole date în revistele de specialitate, dau puține relații. Sunt subliniate totuși câteva acțiuni care merită în același timp atât atenția cât și admirația.

— La 28 Martie 1941, vedete rapide italiene pătrund în golful Sudà din insula Creta (fig. 7) și lovesc cu torpile mai multe nave ușoare, de comerț și de război. O navă de război a fost scufundată.

Aceste vedete, probabil în număr de 5, au plecat dela Taranto și au pătruns în port cu toate dificultățile întâmpinate prin trecerea peste trei șiruri de obstacole, compuse din mine submarine și plăși.

— La 26 Iulie 1941, vedete italiene, pătrund în baza navală engleză dela La Valetta. Aici au luat parte aproximativ 6 vedete (fig. 8) și care probabil au plecat din același punct ca cele de mai sus. Au fost scufundate trei vase de comerț și un vas petrolifer.

— La 20 Septembrie 1941, vedete rapide italiene plecând dintr'un punct situat pe coastele Sardiniei, pătrund în rada și portul Gibraltar (fig. 9), atacă crucișetorul auxiliar *Durham*, vasele petrolifere *Fiona*, *Schell*, *Dembydale* precum și un tanc depozit de apă dulce.

— La 17 Decembrie 1941, vedete plecând din Taranto, navigă spre Sud, și apoi urmărind spre Est coastele Africei de Nord, pătrund în noaptea de 18 în baza engleză dela Alexandria (fig. 10) unde au atins

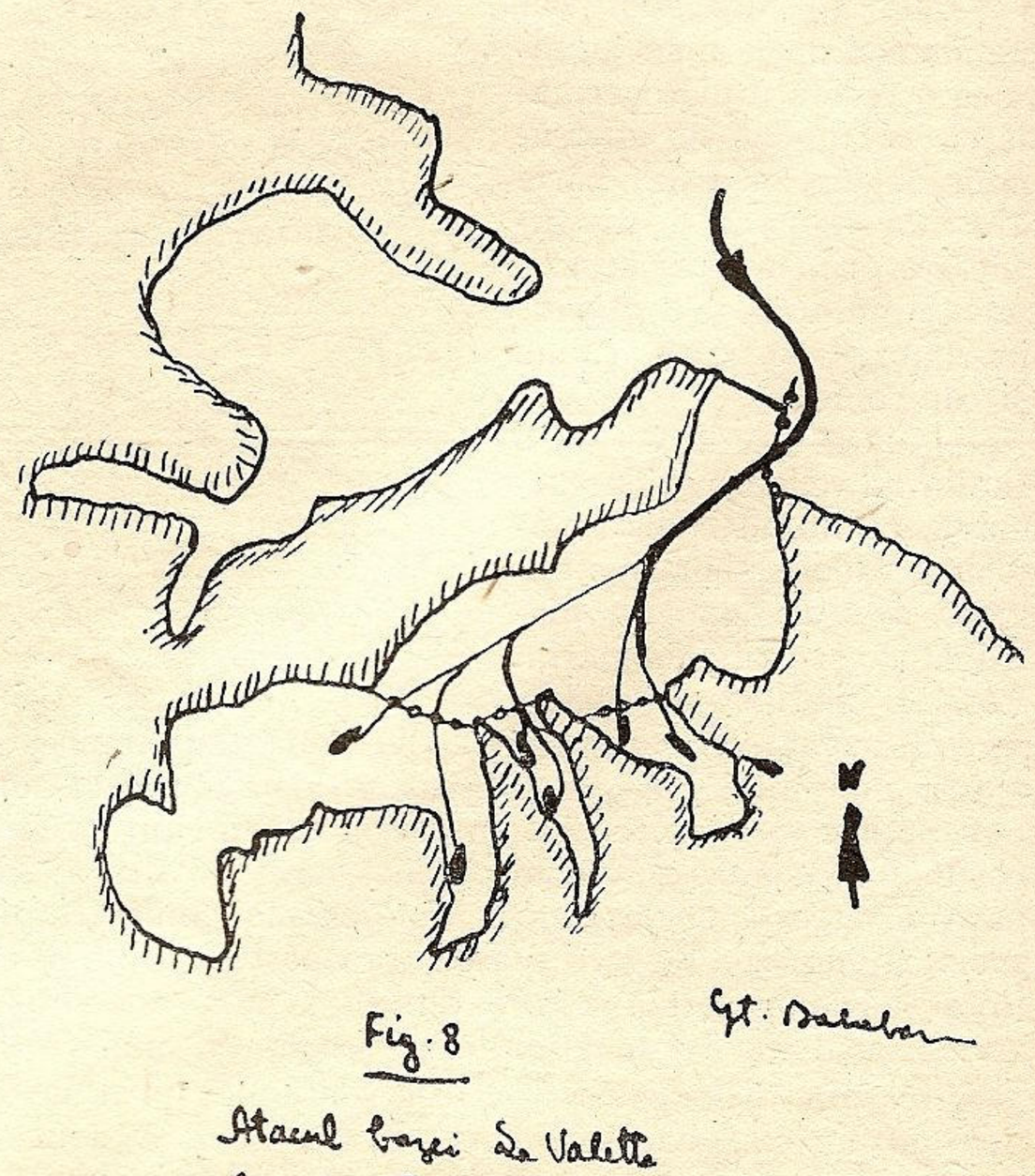


Fig. 8

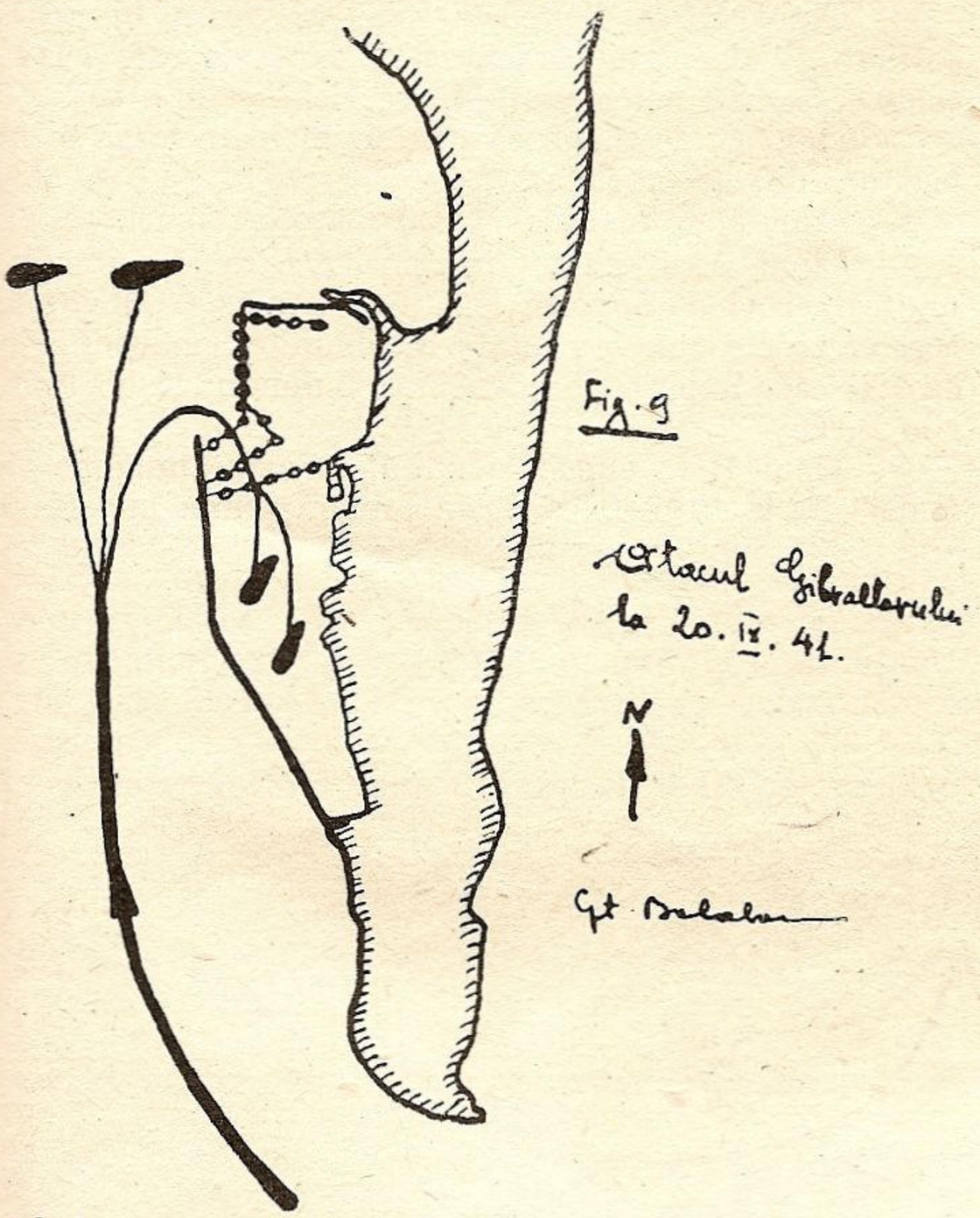
Atacul bazei de Valette la 26. VII. 41.

navele de linie *Queen Elisabeth* și *Valiant*.

— La 16 și 17 Septembrie 1942 baza navală dela Gibraltar este din nou atacată. Cu ocazia acestor atacuri, a fost scufundat un vas de comerț și au fost avariate alte patru, toate sub 4000 T.R.B.

Fig. 11 arată direcţiile de atac, ale vedetelor rapide italiene contra bazelor navale engleze din Marea Mediterană.

După cum am spus mai înainte, aceste operaţiuni sunt acte de adevărată bravură şi sacrificiu. De altfel oricât de perfecte ar fi armele şi posibilităţile unei ast-



fel de nave, puse la îndemână de tehnica actuală care a ajuns la un grad de dezvoltare nebănuit, ea va da rezultate bune numai în cazul când comandantul respectiv este un om bine pregătit, şi mai presus de toate un om dotat cu anumite calităţi.

In materie de vase uşoare, începând dela distrugătoare în jos, la cari după cum ştim viteza este caracteristica esenţială, trebuie să avem comandanţi cari au acel „miros" similar cu al şofeurului dela uscat, care deşi conduce în stânga, simte marginea trotuarului din dreapta înainte de a-l atinge.

Este un simţ similar cu acela al profesorului care utilizează mai mult regiunea din dreapta a tabelei în loc de aceia din stânga şi la un moment dat, pentru a înlătura nedumerirea elevilor, este nevoit a atrage atenţia, asupra modului cum se proectează razele de lumină pe tabelă.

Vedetele rapide atacând individual sau când sunt mai multe într'un termen mai potrivit, „în cârd", există un moment provenit din cauza caracteristicei principale pe care am amintit-o mai sus, viteza, când apare iniţiativa comandantului.

De exemplu, la atacul unui port sau bază navală, ele merg în formaţie până în momentul după care s'a forţat intrarea, apoi fiecare unitate va lucra în sectorul prescris mai dinainte. Totul se petrece aşa de repede încât nimic nu se poate concepe, dacă comandantul nu posedă anumite calităţi înăscute.

Până la 15 Martie 1941 din 61 ofiţeri din marina germană, decoraţi cu Crucea de Cavaler al ordinului Crucea de Fer, un număr de 7 fac parte din echipagiile vedetelor rapide. Din aceştia din urmă, 5 sunt comandanţi de vedete şi 2 sunt şefi de flotile. Această constatare învederează mai bine cele expuse mai sus.

Din cele ce am înşirat până acum, rezultă că vedetele rapide se pretează la mult mai multe operaţiuni decât acelea ce s'au avut în vedere la dotarea puterilor maritime cu asemenea unităţi.

Cine este curios să deschidă cărţile „Macht auf dem Meer" de d. Gerhard Bomlow şi „Kampf auf den Meer" de D-nul Goerne, va rămâne surprins când va compara misiunile ce au fost întrevăzute la concepţia vedetelor, cu misiunile ce au fost executate până în prezent.

Se mai dovedeşte că în materie de vase rapide totul trebuie să fie elastic, întocmai ca un fenomen natural, la care tot secretul constă în a-i explica sensul fizic şi dacă doreşti să-l aşezi în formule nu reuşeşti decât făcând aproximaţii, adesea cu totul grosolane.

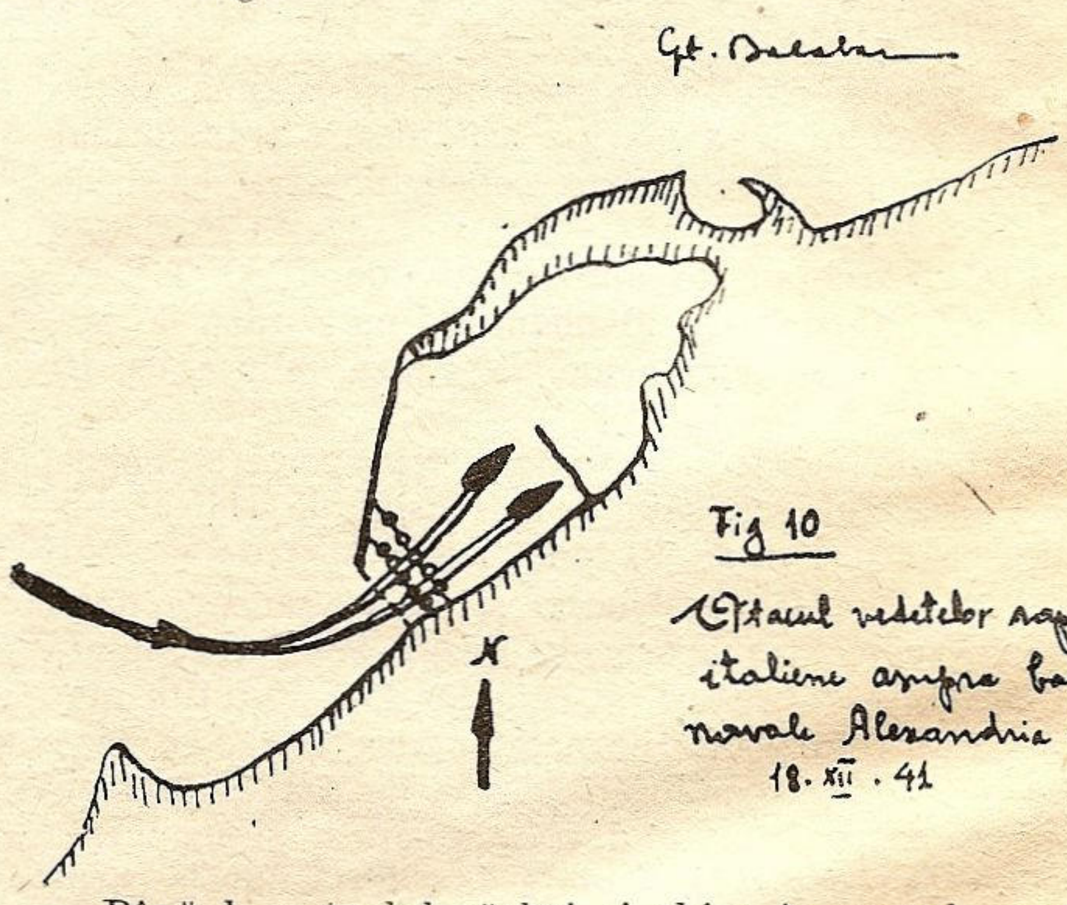
Nu vom lua limita inferioară din motive de răspundere, nici cea medie care este caracteristica englezilor ale căror greşeli le-a spălat apele Canalului Mânecei, ci limita superioară şi vom avea curajul a spune că vedetele rapide se pretează la orice operaţii, atât cât acestea sunt permise de mersul şi plutirea navei în marş de apropiere la orice viteză, şi la atac cu viteza maximă.

Tot secretul constă în a da viaţă materialului.

Cele spuse mai sus trebuesc interpretate şi deaceia am atins chestiunea în legătură cu fenomenul natural, şi să nu se exagereze ajungându-se în situaţia de a se cere vedetelor rapide rezultate cari sunt peste puterile lor. In legătură cu aceasta să nu uităm după cum am spus şi mai înainte, că asemenea vase oricât ar fi de mare viteza lor, ele au de afacc cu tirul tunurilor automate depe nave sau avioane.

IV.

Să vedem care este viitoarea vedetă rapidă. Vom lua cu această ocazie şi câteva spicuiri din articolul D-lui Pflugk publlicat în „United States Naval Institute Proceedings".



Până la actualul război şi chiar în cursul acestuia, mulţi specialişti au fost şi sunt încă neîncrezători asupra serviciilor aduse. Pentru a se ajunge în situaţia ca aceste vase să opereze oriunde şi în orice condiţiuni se imaginează un tip care să reunească cele mai bune calităţi, în ceiace priveşte stabilitatea şi viteza.

Navele de luptă viitoare prevăzute cu maşini de ridicat puternice, vor purta un număr de 4 din aceste vedete cu o lungime maximă de 18 metri. Ideia nu este de dată recentă. Cuirasatul italian *Duilio*, care a

intrat în serviciu în 1876, aveau la pupa două vedete, cari erau departe de vedeta de azi, denumite *Ape* şi *Vespa*.

In anul 1894, Yarow, a construit pentru marina franceză o şalupă purtătoare de torpile din aluminium. Experienţele au fost abandonate. Este greu să laşi la apă asemenea ambarcaţiuni, mai ales pe timp rău. In ce moment se vor lăsa ele la apă? In timpul luptei sau înainte, când nava purtătoare de vedete va trrebui să-şi micşoreze considerabil viteza? Progresele făcute în conducerea tragerilor de artilerie precum şi intervenţia aviaţiei complică lucrurile. Pe de altă parte s'ar lua din suprafaţa punţilor porţiuni considerabile atât pentru vedere cât şi pentru utilajul de manevră, porţiuni cari actualmente este mai preferabil de a fi ocupate de aviaţie şi apărarea A.A.

Altă idee care iarăşi nu este nouă, constă în transformarea unor anumite vase de comerţ, sau amenajarea lor chiar prin planurile de construcţie în vase purtătoare de vedete, adică vase bază pentru acestea. Către sfârşitul secolului XIX marina britanică, a transformat vasul de comerţ *Hecla* şi a construit nava bază de vedete *Vulcan*.

Aceste vase erau de aproximativ de 7000 T.R.B., cu o viteză maximă de 20 noduri şi cu o rază de acţiune de 10.000 mile marine, la viteza redusă de 10 noduri.

Fiecare din aceste nave puteau transporta 6 vedete şi erau prevăzute cu câte două maşini de ridicat hidraulice cu o putere de 40 tone fiecare.

In 1895, Franţa construeşte şi ea o asemenea navă bază, care putea transporta 10 din vedetele de aluminium costruite de Yarow, şi care au fost amintite mai înainte. Dat fiind calităţile acestor vase bază, cu rază de acţiune mare, posibilităţi bogate de a fi dotate cu cele necesare pentru bunul trai, reparaţii şi manevră, pot merge la o oarecare distanţă de o forţă navală oarecare pe care o deserveşte, şi îşi pot lăsa la apă cu uşurinţă vedetele lor.

Nu trebuie să uităm că şi ele au nevoe de o protecţie aeronavală şi apoi vedetele odată lăsate la apă pot ajunge ele la locul dorit şi în timpul util? Chestiunea este discutabilă şi specialiştii nu prea sunt optimişti asupra acestei soluţii. Aceste vase mici erau prea departe de vedetele de azi şi deaceia în mod intenţionat au fost trecute cu vederea la istoricul expus în prima parte a articolului de faţă.

D-nul Pflugk susţine că vedeta rapidă torpiloare de viitor pentru marina Statelor Unite, va fi de trei tipuri şi anume:

— Tipul A va fi o vedetă mică cu fundul plat şi destinată să opereze pe fluvii, lacuri mari şi în orice caz în ape adăpostite.

— Tipul B va fi vedeta care va opera în apele costiere şi ale cărei caracteristici sunt similare cu acelea ce se află actualmente în serviciu.

— Tipul C, destinată să lucreze în mare largă şi în legătură directă cu flota.

Să examinăm mai de aproape aceste tipuri.

— Tipul A, îl putem imagina fiecare şi nu avem multe lucruri de spus în legătură cu acesta. Misiunile acestei vedete sunt executate în anumite condiţiuni, în special cele impuse de adâncimea fundului şi de tipurile B, C.

— Tipul B va cuprinde unităţi a căror lungime va fi dela 30 la 40 metri şi se va prefera limita inferioară a lungimei. Misiunile de executat vor consta din protecţia convoaelor şi a pazei costiere.

Armamentul va consta din 2 tuburi lans-torpile, grenade anti-submarine, mitraliere de cel mai mare calibru şi cu bătae lungă.

— Tipul C va cuprinde vedete cu lungimea dela 46 la 70 metri.

Armamentul va consta din 6 tuburi lans-torpile, dintre cari 4 vor fi montate la prova şi 2 la pupa, minimum un număr de 20 grenade anti-submarine, mitraliere cu ţevi multiple de calibru maxim şi bătae lungă.

Viteza lor va fi de 60 noduri, măsurată în apă calmă.

Torpilele acestor unităţi vor fi destinate pentru atacul navelor de luptă, crucişetoarelor protejate şi navelor port-avioane inamice. Vor necesita nave bază.

In legătură cu ultimele două tipuri şi în ceiace priveşte utilizarea grenadelor anti-submarine, acestea vor constitui cele mai bune scule ale distrugătoarelor. Pentru toate tipurile semnalate mai sus pericolul aerian este şi va fi mare.

Contra pericolului de incendiu se va evita lemnăria, iar pentru propulsiune se vor utiliza numai anumiţi combustibili. Linia tipurilor B şi C, va fi un compromis între aceia cu chila plată şi aceia cu carena rotundă. Lungimea lor le va putea permite de a păstra şi pe mare rea o viteză potrivită, iar pentru interco-

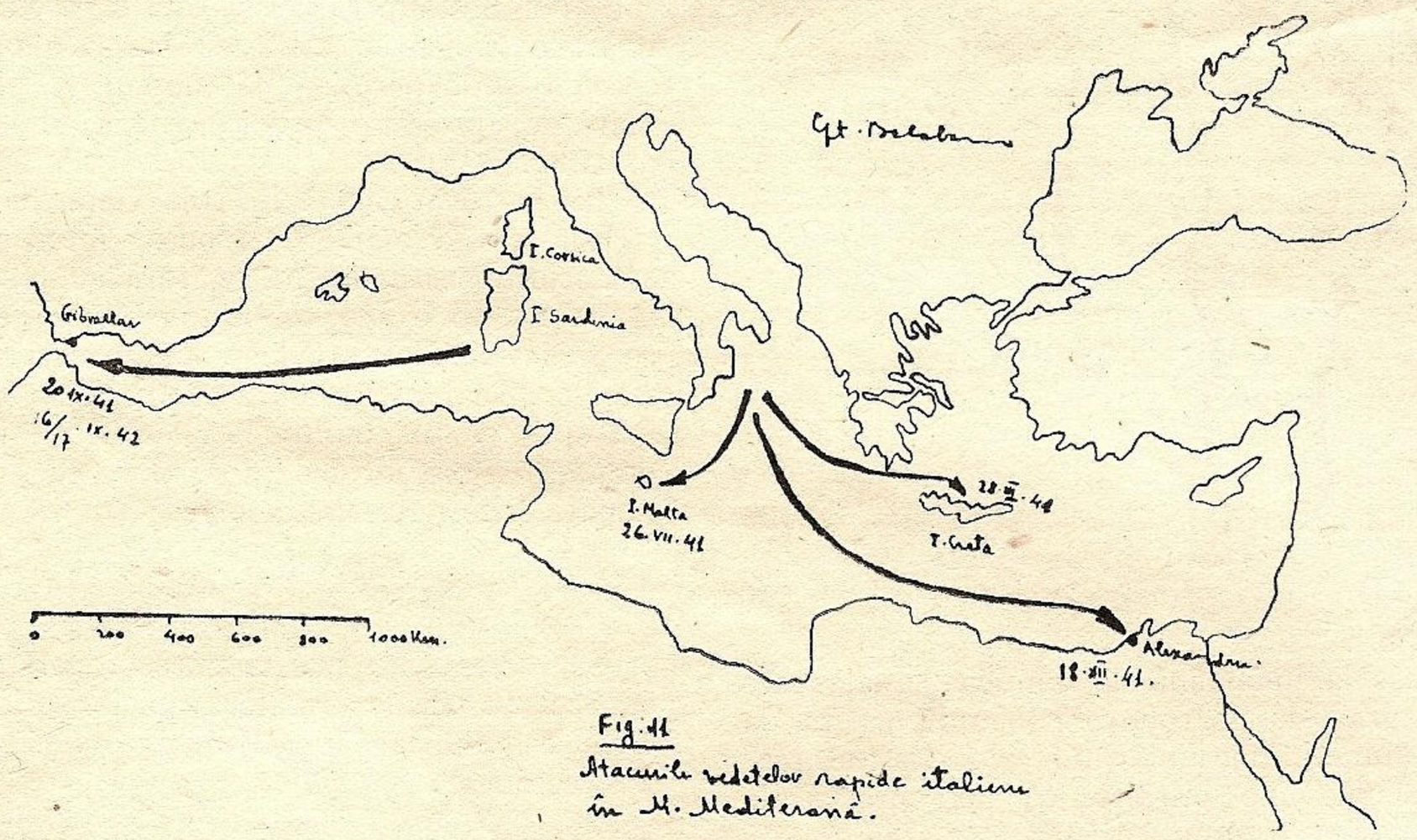


Fig. 11
Atacurile vedetelor rapide italiene în M. Mediterană.

municaţii se recomandă un aparat de radio-telefonie cu 50 waţi.

Majoritatea comenzilor vor fi situate în turelă. Aceasta nu exclude şi comenzile individuale. Puntea în dreptul motoarelor trebuie să fie amovibilă, pentru posibilităţi de schimbare atunci când va fi nevoie. Operaţiunea de schimbarea motoarelor nu va trebui să dureze mai mult de două ore.

Aparatul motor va consta din patru motoare cuplate câte două pentru mersul cu viteza maximă, şi două motoare auxiliare pentru mersul cu viteza redusă.

Acestea fiind spuse ce fel de armă se poate considera vedeta rapidă? Ofensivă sau defensivă? In legătură cu această chestiune, este cea mai mare greşeală de a se considera orice navă, că are un caracter defensiv. Chiar când se protejează un convoi, unităţile nu aşteaptă decât momentul prielnic pentru a ataca.

Care este cele mai bune mijloace de apărare contra vedetelor rapide? Mulţi specialişti sunt de părere că aviaţia este cel mai bun mijloc, atacând dela mică înălţime. Alţii susţin că nici un avion nu va putea să supraveţuiască, atunci când va intra în raza de acţiune a mitralierelor şi tunurilor automate ale acestor nave, afară de cazul când avem deaface cu un armament slab şi cu bătae mică.

Vedeta rapidă a viitorului trebue să fie un vas ofensiv, cu posibilităţi de atac contra avionului şi contra oricărei unităţi submarine sau de suprafaţă.

Trebuie să mai subliniem că apariţia şi punerea în serviciu a vedetei rapide, înzestrate cu motoare puternice şi cu bune calităţi nautice, a dat posibilitate să se întrevadă şi să se construiască ambarcaţiuni speciale care să se preteze la operaţiunile de debarcare. Astfel japonezii au mărit protecţia unor vedete rapide, pe care le-au utilizat pe teatrul de operaţiuni din Oceanul Pacific.

Acestea sunt vedetele de asalt.

Cele expuse până aici, nu constitue decât un cadru cu generalităţi pentru vedeta rapidă. Să nu se facă greşala de a se crede că ele vor înlocui toate celelalte nave, ci conlucrează cu tipurile existente. Sau să nu se creadă că ele pot duce la bun sfârşit orice misiune, ajungând în situaţia de a le încărca peste puterile lor. In orice caz evoluţia care este diferită dela o ţară la alta, trebue urmărită de aproape, fie ca unitate constituită, fie ca părţi componente. Ea interesând în mare măsură şi marina noastră, ale cărei vedete au fost prezente în tot timpul acestui război pe teatrul de operaţiuni din Marea Neagră, vom reveni şi vom trata în parte diferite capitole ce privesc motoarele, combustibili, lubrefianţi, torpilele, în special armamentul automat, etc... şi în dezvoltări ce ne sunt permise de natura acestei reviste.

GH. I. BALABAN

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35

Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automofoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

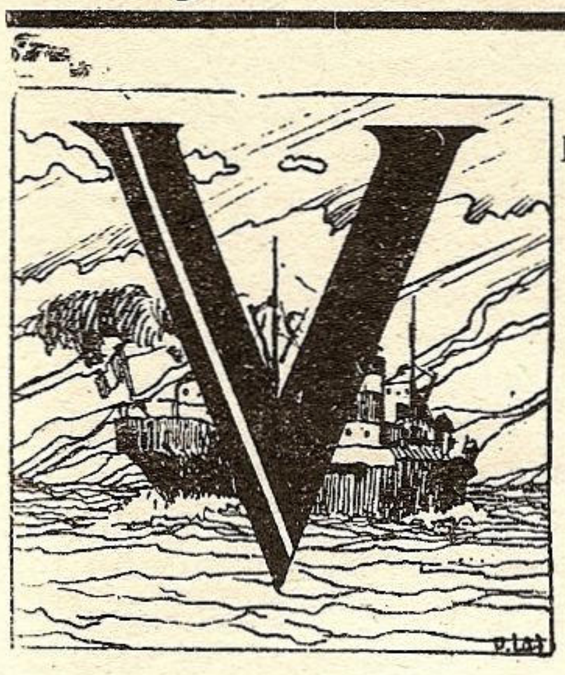
ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

Vadul, plaja satului şi sporturile de apă la sate

de APOSTOL CULEA



VESTITUL călător de unul singur împrejurul pământului, pe un vas nu mai lung de 12 metri — francezul Alain Gerbault [1]) — povesteşte scene din lumea aşezată în pragul apelor. Copii, tineret, vârstnici îşi petrec zilele, practicând îndeletniciri acuatice iniţiate în cea mai naturală şcoală a bucuriei de a trăi sub cerul liber; iar când acest marinar de rassă le câştigă sufletele, pretinşii sălsălbateci dau în cinstea lui adevărate serbări nautice: cu jocuri de copii pe plaje, cu afundări să scoată pe întrecutele din adânc scoica de mărgăritar pentru a fi dăruită mosafirului, simulări de lupte cu rechinii, întreceri la îndemânări de pescuit şi înnot, fluerări din ghiocurile răsucite ale melcilor de mare, alaiuri de piroge şi lunecări peste valuri de-a'npicioarele pe un scut de scânduri. Iată un întreg program de antrenament pentru pregătirea fiilor apelor, râvnit chiar de Europenii civilizaţi.

Dar până la jurnalul de peste mări al cutezătorului navigator, avem şi noi exemple, în proporţii reduse, din ţara noastră.

Acestor ţărmuri depărtate de educaţie nautică corespund nouă *vadurile* ce revin mereu, ca un refren, în vechile noastre cântece de apă:

Ei că-mi căutau
Şi mi se'ntrebau,
Tot din vad în vad
Şi din sat în sat,
Şi din casă'n casă...

Ca şi hora, ca şi cârciuma, ca şi fântâna, după ieşirea bisericii, pieţele din mijlocul satului, vadul a fost şi este încă un loc de întâlniri şi adunări, unde circulă ziarul local din gură în gură [2]). Vadul este o agora actualizată — o gură a satului masculină şi femenină. Aici femeile perpetuiază datina înălbitului pânzelor, spală lâna, torturile şi ţesăturile de casă; spală copiii şi se spală caii; se vără în apă căruţele şi butoaiele „ca să se umfle", iar adeseori cearcă un pescuit improvizat cu uneltele cele mai simple la care participă şi copiii.

Niciodată vadurile satelor dunărene nu le-am găsit pustii, mai ales în lunile călduroase. Le-am văzut către seară pline de bărbaţi, de femei, de copii, de vite aduse la adăpat, la scăldat, de căruţe pentru cărat apă. In freamătul voluptăţii ce o dă apa după munca în zăduful zilei, peisajul crepuscular capătă altă viaţă şi altă culoare: până departe răsună chiote de plăcere, chemări şi îmbărbătări la înnot. Se improvizează pe neaşteptate un concurs de înnot. Uite cum voinicii se iau la întrecere care să ajungă mai întâi dincolo! Ca şi în jocurile dela horă, şi aici e lăsată liber sprinteneala, se caută să se afirme prin felurile de înnot, prin zbenguiri acrobatice, cari atrag atenţia celor de pe mal. Copiii se antrenează în şcoala lor de începători într'ale înnotului, privind cu admiraţie la cei ce taie Dunărea în două ca nişte torpile aruncate dela un ţărm la altul. Numai femeile s'au proptit grămadă aproape de mal şi par de departe nişte geamanduri ancorate fără scop. In cămăşile cu care au lucrat ziua sau în rochii murdare, cred că se scaldă sau că se curăţă. Această lipsă de igienă amestecată cu o timiditate şi pudoare excesivă la fetele şi femeile de ţară, când vin la gârlă, trebue combătută prin toate mijloacele.

Tradiţia vieţii noastre de apă, consemnată în atâtea cântece bătrâneşti, dacă cuprinde ici-colo şi femei înnotând, în schimb însă a făcut din ţăranul dunărean o figură de recordmen înnotător. *Gruia prins* de Turci şi închis în ostrovul Dunării fuge de acolo înnotând. *Vâlcan*, alt erou de baladă, scapă de Turci prin înnot şi taie Dunărea dela Giurgiu la Dârstor până la Sulina [3])....

El înnoată ca un peşte
Şi ca plutele pluteşte
De stă omul şi-l priveşte,
Şade'n loc şi se cruceşte...

Kira-Kiralina, frumoasa cârciumăreasă din portul Brăilei este furată de un *„arap"* pe un caic. Fraţii Kirei, „Şerpii Dunării",

In Dunăre săreau,
Caicul îl ajungeau,
In coate'nnotând
Buzdugan purtând....

Din câţi casapi cer inima *Ianei Ghiuzuleanei*, Iana alege pe acela care trece Dunărea încolo şi încoace:

Iana se lăsa
Numai în cămăşoară,
Numai în iişoară.
In Dunăre sărea,
Din coate'nnota,
Sânii nu-şi uda.
Neagoş mi-o ajungea
De mână mi-o prindea;
Pe spate se lăsa,
Dunărea trecea,
Cu Iana pe-alăturea,
Din palme bătând,
Din coate'nnotând,
Din ciubuc trăgând,
Din pistoale dând...

In elanul său liric, autorul baladei a făcut din erou un personaj cu mitice aptitudini.

Iată alte tipuri de „sportivi" necalificaţi, cari trec Dunărea dela un mal la altul, de parcă s'ar juca:

Bate vântul sălciile
Să-mi pornească şăicile;
Bate vântul şi-o să stea
Să-mi pornesc şi şaica mea
Tocmai pân'la Hârşova
La Stăncuţa văduva...
Cum zicea şi cum cânta,
Şaică mică-şi desprindea
Cu lopate c'o mâna
Latu Dunării tă'la.
Zori de zi când se crăpa,
Pescărăşul se'ntorcea.

A plecat c'o şaică veche
Şi c'o floare la ureche;
Şi-mi vine c'o şaică nouă,
Şi cu flori la amândouă....

---

[1]) Recomand călduros lectura memorialului de călătorie în trei volume: *Seul à travers l'Atlantique, A la poursuite du Soleil, Sur la route du retour*. In româneşte s'a tradus numai volumul întâi (Singur străbătând Atlanticul, ed. Fundaţiilor Regale).

[2]) Datină înâtlnită până în Franţa. (Vezi Maurice Bedel: Géographie de mille hectares, p. 29—33).

[3]) Ap. D. Culea: *Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român*, edit. L. N. R.

Ori de-a călare în cântec de ispravă în afară de legi:

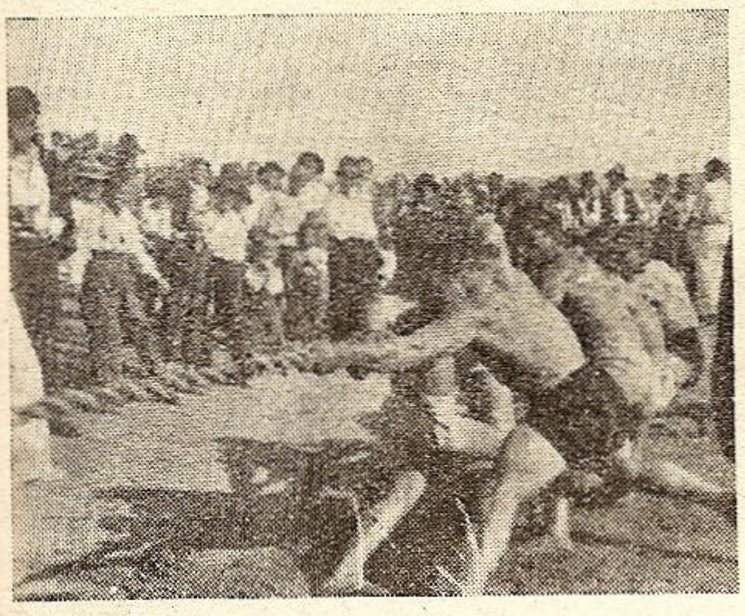
Şi iar verde şi-o lalea
Lată, lată-i Dunărea;
Şi-a trecut neica prin ea
Cu cinci cai alăturea....

Dintr'un colind:

De roagă, se roagă
Doi fii la părinţi
Capetele-şi pleacă

Tot Prutul să-l treacă;
Să-l treacă pe spate
Până'n cecea parte:
Cine'n spate late
Cine'n palme dalbe...

Colindele de pescari, colindele de năvodari sunt pline de răsunete din istoria nescrisă a omului de apă, confirmând-o pe cea scrisă [4]).



Joc cu frânghia pe plajă.

O cronică franceză de prin 1444 vorbeşte de Vlad Dracul, Voevodul Ţării Româneşti, care pune la îndemâna Cruciaţilor intraţi pe Dunăre să lovească cetăţile turceşti, o flotă „ca la 500 vase... cari sunt dintr'o bucată... lungi şi strâmte şi cu mulţi Valahi în ele"... Impreună, au atacat cetatea Turtucaiei şi pe a Rusciucului. Iată pe voinicii noştri dunăreni în mărturisirile cronicarilor francezi, trecând Dunărea de-a călare, dela Giurgiu la Rusciuc. „Domnul Valahiei porunci să se treacă înnot (Dunărea) ca la 4000 ostaşi şi caii lor, [5]) ca să ajute pe Cruciaţi....".

Aceiaşi meşteri înnotători îi întâlnim şi la atacul Nicopolei, fugind noaptea înnot dela Nicopole (din Bulgaria) la Nicopolea Mică (Turnu-Măgurele):

„Mai mulţi Valahi şi Unguri fiind prinşi (la Turci) şi ştiind înnotul, cutezară să se arunce în apă să treacă fluviul...".

Mândria de a fi avut straşnici oameni de apă la vremea lor aparţine trecutului. Datoria noastră este să legăm firul acestui trecut de biruinţi cu necesităţile de viaţă ale omului modern. Satele înfipte pe ţărmuri au nevoie cele dintâi de această nouă educaţie, nu numai din motive materiale, ci şi morale. Sunt sate ce stau cu spatele întoarse spre apă la o oarecare distanţă, parcă ar avea un fel de teamă şi folosesc prea puţin din darurile ei, dacă nu de loc. Fără să ne gândim numai la contingentele de marinari şi pescari predestinaţi profesiei din tată în fiu, orice om trebuie îndrumat să tragă beneficii din viaţa înconjurătoare, să ştie s'o domine, chiar dacă îmbrăţişează alte ocupaţii. Şcolile satelor dealungul ţărmurilor nu se pot lipsi de elementul apă pentru formarea fizică, economică şi morală a colectivităţii. Exerciţiile fizice adaptate sporturi nautice, alcătuiesc osatura pe care trebuie să se desvolte omul din preajma apei, sortit să trăiască din ea. Fără deprinderea înnotului, a circulaţiei peste ape prin toate mijloacele, grădinarul, pescarul, crescătorul de vite, agricultorul în genere, nu-şi poate exercita îndeletnicirile fără riscurile vieţii. Am citit în gazete numai şapte înnecuri în aceeaşi zi dintr'acelaşi judeţ, prin neştiinţa oamenilor de a se salva. Statisticile din 1932—1935 au înregistrat dela 1020 până la 890 de înnecaţi accidental anual în centrele rurale. Din aceştia cei mai numeroşi sunt între 5—30 de ani, dar mai ales copiii dela 9 la 14 ani. Mai anii trecuţi s'a înnecat un grup de şcolari prin răsturnarea bărcii într'un lac, iar într'alt an, nişte şcolăriţe aflate în excursie cu învăţătoarea, s'au înnecat într'un afluent neînsemnat al Jiului (Desnăţuiul). Firește, autorităţile şcolare au aruncat răspunderea întreagă pe corpul învăţătoresc care n'a supraveghiat copiii, fără să se sesizeze că vina trebuie împărţită pe din două. Nu se mai poate îngădui o şcoală cu ape în apropiere care să n'aibă între obligaţiile ei şi exerciţiile înnotului şi ale salvării. In Ungaria, Germania, Italia, înnotul e obligator începând dela copiii mici. In atâtea ţări nu se eliberează diplomele şcolarilor dacă nu fac dovada că ştiu să înnoate. „Pentru a deştepta pasiunea lucrurilor ce se ţin de apă într'o naţiune, întâia datorie este generalizarea conştiinţei înnotului în massa poporului", glăsuesc afişele de propagandă italiene în frunte cu comandamentul lui Mussolini: „Tot ce veţi face pentru desvoltarea înnotului va fi bine nu numai fizicește, ci şi sufletește, pentrucă oamenii tari, stăpâni pe trupul lor, sunt şi înţelepţi şi nu abuzează de forţa lor [6])".

O săritură reuşită.

Când un nenorocit ce nu ştie înnota se sbate în ghiarele morţii, gestul înnotătorului care-l salvează este socotit eroic şi binefăcătorul intră în lauda publică; iar bunul înnotător căzut în apă îmbrăcat, dacă se salvează singur, actul e socotit curent şi firesc. Trebuie să răsturnăm astfel de judecăţi, socotind vrednic de lauda obştească tocmai pe cel ce se salvează singur.

E bine să ducem şi la ţară ideia campionatului de înnot pe sate sau între sate concurente: cutare a acoperit câteva sute de metri în cât mai puţine secunde. Orice victorie, cât de măruntă, ţine treaz moralul popular şi incită mândria omului de a fi cât mai om, întrecându-se mereu pe sine şi pe alţii. Dar asta nu e esenţialul. Ceeace trebuie să desvoltăm în oameni, afară de braţe puternice, este organismul întreg, armonic, să devie rezistent ca să poată străbate apele fără teamă şi cu cele mai puţine eforturi.

Nu trebuie să lăsăm satele departe de judecata, bună sau rea, ce-şi face loc în conştiinţa generală de azi: numai naţiunile care-şi cultivă supleţea şi rezistenţa fizică pot duce munca pacifică creatoare şi suporta războiul modern; numai naţiunile care-şi disciplinează spiritul combativ în comunităţi solidare, ierarhizându-şi campionii începând dela cele mai mici celule sociale, — au dreptul

---

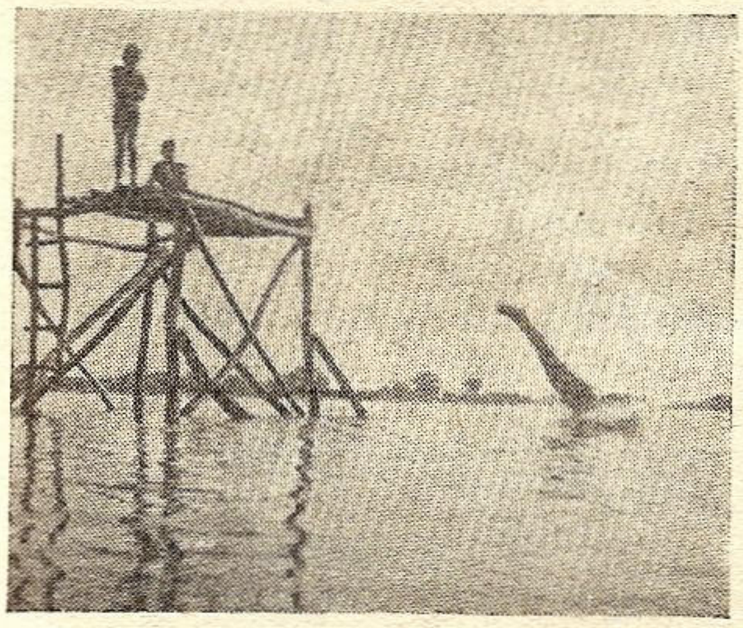
[4]) Mama mea, dintr'un sat dunărean (braţul Borcea), învăţase înnotul prin tradiţie şi de nevoe. Ştia din bătrâni că fetele, pe vremea deselor călcări turceşti, tătărăşti şi ruseşti, trebue să se salveze trecând prin înnot în desişurile bălţilor şi ale ostroavelor dunărene.

[5]) Jean de Wavrin: La campagne des croisés sur le Danube (1445) ed. N. Iorga, p. 80, 88...

[6]) Italia Marinara 1935 Septembrie.

la un loc sub soare. Idealul american, „voinţa de a învinge cu orice preţ" [7]), a năvălit în Europa cucerind loc. Aşa dar, şcoala de înnot a satului nu trebue organizată numai pentru agrement în zile liniştite şi calde de vară. Ci să exercităm pe oameni să înnoate şi îmbrăcaţi şi încălţaţi, să birue greutăţi, să se salveze şi pe vreme rea cu valuri şi vânturi. Fără aceste exerciţii, chiar fruntaşii înnotului sătesc se pot înneca ca orice neştiutori.

Prin desvoltarea plăcerii înnotului, stârpim prin cele sate acea fobie de apă pe care o au în special femeile şi unii bărbaţi ce nu se scaldă cu anii. Totodată să căutăm să înlocuim acea practică barbară de a readuce pe înnecat la viaţă prin apucarea lui de picioare şi învârtirea lui împrejur ca să debordeze apa înghiţită...



O săritură reuşită.

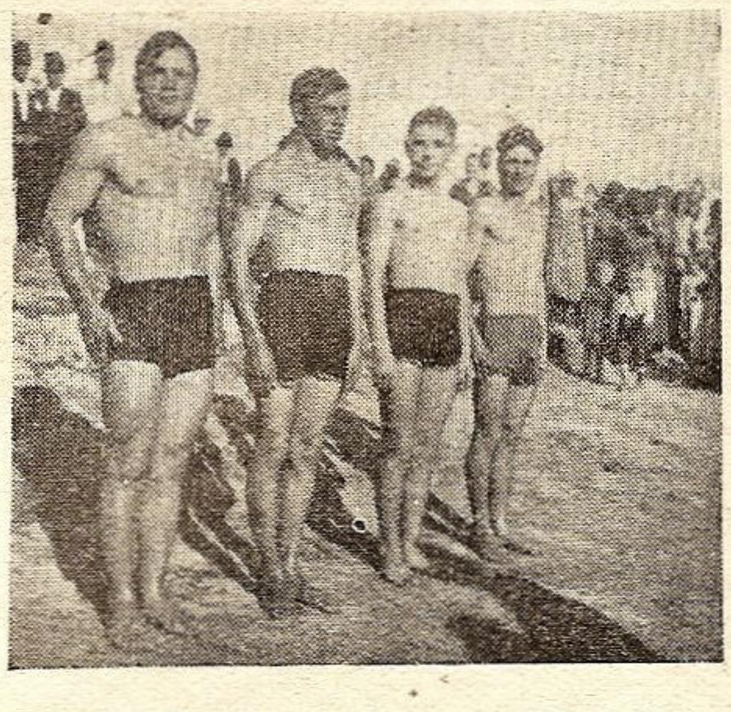
Gustul de curăţenie creşte la cei ce se scaldă des şi ideia de a-şi face baia acasă prinde astfel teren, aşa cum se observă la populaţia rusă dela noi dedată pescuitului.

Imbinând jocul, plăcerea, cu lupta pentru biruinţă, sportul de apă animă calităţile spirituale de cari are atâta nevoie omul de ţară: curajul, sângele rece, perseverenţa, iniţiativa şi gustul de întrecere. Şi încă ceva: ca şi la manifestările de pe stadionul satului, se desvoltă acel spirit de massă cu bucurii gustate împreună în acele zile sărbătoreşti când satul, după exemplul văzut la Pecineaga-Tulcea, lasă hora ca să vie la malul Dunării să aplaude întrecerile de vâslit şi înnot. Fundaţia Culturală Regală „Regele Mihai I", se poate felicita de a fi promotoarea acestor exerciţii puse în cadre festive prin Cămine Culturale şi Echipe Studenţeşti. Incă din anii ministeriatului D-lui Gusti, am introdus prin şcoli în ultima Duminică a lunii Iunie o *zi a Apelor* cu concursul Ligii Navale, a Societăţilor Sportive şi mai apoi a Premilitarilor, cu acele lecţii regionale în natură, excursii pe apă, lecturi din literatura apelor, conferinţe cu probleme legate de apele noastre, dar mai ales cu demonstraţii de înnot şi vâslit. Pentru aceste prilejuri, şcolile din patru sate dunărene au fost înzestrate de noi cu bărci, spre bucuria tineretului şi a copiilor de acolo. Inceputurile au mers încet, dar au mers. Prin Cămine Culturale, am ajuns să organizăm astfel de concursuri anuale în satele din pragul apelor, timp de patru ani, dela 14—32 centre rurale [8]).

Ceeace s'a putut realiza în patru veri dearândul la Pecinegea-Tulcea, mulţumită d-lui Victor Cojocaru, technicianul educaţiei fizic al Fundaţiei Regale iniţiatoare, ne-a dat încrederea că organizarea plajei şi a exerciţiilor nautice la sate sunt lucruri bine venite la timpul lor şi uşor de împlinit — cu puţină stăruinţă numai. Nu ne-am gândit să construim cabine pentru desbrăcat, ci numai nişte adăposturi în chip de umbrare (sau şoproane) vremelnice din stuf şi papură cât ţine sezonul. S'a curăţit plaja şi s'a nivelat nisipul cărat de aiurea, întinzându-l pe o grosime de câţiva cm. Locul de plaje s'a ales acolo unde Dunărea singură construieşte plaja naturală (în grai popular: întinsură, rene, reniş); acolo unde curentul este mai slab, iar fundul apei neted, fără pietre şi noroiu. Se poate închide o porţiune de apă prin pari legaţi cu frânghii pentru începătorii la înnot. Sunt necesare următoarele instalaţii pentru jocuri pe plaje: cumpene, leagăne, jgheaburi de lemn lustruit (tobogane); o punte de ieşit din apă şi spălat picioarele; o trambulină pentru sărituri în apă; se adaogă încă: tivgi, cordoane de plută şi mingi, un cin (luntre mică scobită într'un copac de lemn), o barcă cu pânză a patru ori două lopeţi. Când plaja se va desvolta sau când se organizează în localităţile cu populaţie mai mare, se pune ca ideal utilarea ei cu cel puţin 2 caiace şi cu 2 schifuri. Până atunci, să ne mulţumim cu albia pentru începătorii vâslaşi, cu plute de scânduri ori de papură prevăzute cu lopeţi şi cel mult cu o dubă de vad. Introducerea pantalonilor scurţi (chiloţi) de bae la sate nu e atât de greu cât obişnuinţa cu plaja de nisip şi desbrăcatul sub umbrare. Pentru ţărance ca să îmbrace tricouri, să deprindă înnotul în începuturile plajei organizate cât de sumar, este nevoie de concursul învăţătoarelor instructoare, al studentei în educaţie fizică ori al studentei mediciniste.

Cu toată aparenţa de buni înnotători, tineretul ţărănesc are nevoie de corective şi de antrenament ştiinţific, care să le disciplineze forţa, elanul, respiraţia. Pe lângă reguli de igienă, pe lângă înnotul tradiţional, să se introducă şi alte metode moderne, cum e crawl şi brasse-ul, cari au fost deprinse la Pecineaga cu Premilitarii. Să se facă exerciţii raţionale şi demonstraţii duminicale cu înnoturi libere pentru rezistenţă, viteză, distanţă (lungime) treceri dela un ţărm la altul, aruncări dela înălţime, afundări şi înnot sub apă; apoi jocuri de apă şi pe plajă, cari sunt atât de atrăgătoare pentru tot satul. Formarea echipelor de vâslaşi şi de înnotători, pe vârste, concursuri, campioni locali şi pe sate vecine, apoi exerciţii de salvare, de readucere la viaţă a înnecaţilor, toate intră în programul de acţiune nautică şi sportivă la sate [9]).

Ca să dăm satului această şcoală de sănătate trupească şi sufletească, o ieşire din monotonia seculară, printr'o notă de varie şi noutate, întâia grije este condiţionată de pregătirea conducătorilor şi de introducerea obligatorie în programele şcolare şi extraşcolare regionale a exerciţiilor nautice. Aşa dar, cursuri speciale pentru instructori de sate, pentru învăţători şi învăţătoare deocamdată, pentru câţiva tineri aleşi cari conduc educaţia fizică adaptată la regiune prin tineret şcolar, Premilitărie şi Cămine Culturale. Stadionul şi plaja satului să formeze o singură unitate de organizaţie. Formaţiile şcolăreşti şi cele extraşcolare şi premilitare să-şi ia pe seamă, desvoltând începuturile Fundaţiei Culturale Regale „Regele Mihai I", în privinţa exerciţiilor nautice prin şi pentru copii şi tineret.



Premianţii ieşiţi la concurs

Căci orice s'ar zice, plaja este deocamdată o cucerire a şcolărimei satelor, a tineretului, pionerii satului de mâine.

AP. D. CULEA

---

[7]) Lucien Dubech: Ou va le sport? pag. 60.

[8]) Vezi dări de seamă în rev. Căminul Cultural I, II, III.

[9]) Participarea ţăranilor şi muncitorilor la concursurile de înnot organizate de „Dopolavoro" italian în 1937 este de 60% din totalul participanţilor în cele 621 secţii (Vezi comunicarea gen. Giorgio Vaccaro la congresul mondial „Lavoro e Gioia" Roma 1938).

Organizarea plajei satului şi realizări în sportul de apă sătesc

de VICTOR COJOCARU

acă putem fi optimişti în ceea ce priveşte viitorul sporturilor de apă în localităţile urbane de pe lângă ape, nu tot aşa se întâmplă şi cu mulţimea satelor din ţară, înşirate dealungul malurilor râurilor sau pe lângă lacuri. Dunăre şi Mare.

La sate nu întâlnim decât manifestări naturale în legătură cu apa. Se pare că aceste manifestări erau mai intense în trecut.

Dl. Ap. Culea a studiat folklorul satelor de pe lângă ape, precum şi unele mărturii din acte şi scrisori din vremuri mai vechi, reconstituind din fragmente, tradiţiile vieţii de apă ale poporului nostru.

Incercări de a trezi din nou un mare interes pentru sporturile de apă în rândurile populaţiei satelor de pe malul apelor au pornit din iniţiativa Fundaţiei Culturale Regale „Regele Mihai I" prin Căminele Culturale.

Concursurile de înnot în tot felul, de sărit în apă, de mers pe sub apă, de vâslit şi altele, au adus din nou pe săteni la malul apelor şi le-a dat dorinţa de a se pregăti pentru a câştiga la întreceri. Incercările acestea de răspândire a gustului sporturilor de apă în unele sate de pe malul apelor au dat rezultate foarte bune, constituind un început plin de nădejdi.

Era folositor ca aceste concursuri să fie urmate de adevărate şcoli pentru sporturile de apă. Toate satele de pe malul apelor ar trebui să aibă asemenea şcoli cu instalaţiile şi materialele necesare.

In prezent, marea mulţime de sate aflate pe malul apelor nu au nici o instalaţie care să înlesnească învăţarea şi practicarea sporturilor de apă. Când arşiţa soarelui de vară dogoreşte nemilos, locuitorii acestor localităţi, în deasebi copiii şi tineretul se duc la „gârlă", la scăldat, alegând de cele mai multe ori la întâmplare un loc de pe mal unde se desbracă şi unde intră în apă. Deseori se întâmplă accidente grave din cauza unei greşite alegeri a locului de scăldat. Atunci frica îi îndepărtează pe toţi de apă.

Frica de apă, lipsa de instalaţii şi lipsa unor instructori care să dea tuturor sfaturile şi deprinderile necesare pentru a stăpâni apa, sunt cauzele care au împiedecat chiar şi pe mulţi din locuitorii de pe lângă ape să înveţe a înnota sau să conducă o barcă. Cei care au aceste deprinderi sunt dintre cei îndrăzneţi din care au ieşit pescarii români din bălţi şi ghioluri şi mulţi din cei mai buni marinari români.

Numărul mare al locuitorilor depe malurile apelor care nu ştiu să înnoate şi care se feresc de orice contact cu apa înseamnă atât o pagubă de ordin igienic sanitar, dar şi o pierdere de ordin educativ-utilitar.

Atât timp cât omul are frică de apă şi nu ştie să o înfrunte, el nu va avea vreun îndemn spre ocupaţii în cari să folosească apa pentru scopuri economice.

Deaceia se impune răspândirea înnotului şi a celorlalte sporturi, ca o condiţie hotărîtoare atât pentru desvoltarea economică a regiunilor de pe lângă apă, cât şi pentru împlinirea pregătirei fizice şi educative a tineretului ţării. Pentru a porni o acţiune în acest sens sunt necesare următoarele:

1. Un iniţiator şi conducător pe care îl vom numi instructor.
2. Metodă şi program de lucru.
3. Instalaţii şi materiale la malul apei.

Instructorul de înnot.

Trebuie să fie un intelectual sau măcar un tânăr sătean mai isteţ la minte şi la exerciţiile fizice, care a urmat un curs de instructori pentru sporturile de apă. Instructorul are rolul de a atrage spre apă pe cât mai mulţi, de a convinge pe toţi, de a pregăti instalaţiile la malul apei şi de a preda tuturor sporturile de apă, în deosebi înnotul.

Nu este uşor să urneşti pe ţărani dela ritmul lor obişnuit de viaţă şi să-i aduci la un program care le pare că nu are vreun rost.

Aici trebue să intre în joc priceperea şi stăruinţa instructorului pentru a atrage şi a convinge oamenii.

Metoda şi programul.

Incercările făcute în unele sate de pe malurile apei în cadrul acţiunei culturale a Fundaţiei Regale „Regele Mihai I" în deosebi în satul Pecineaga din judeţul Tulcea, aşezat pe malul Dunării vechi, au prilejuit formarea unei experienţe cu învăţăminte care pot fi de folos pentru ori ce alte încercări viitoare. Desprindem următoarele învăţăminte:

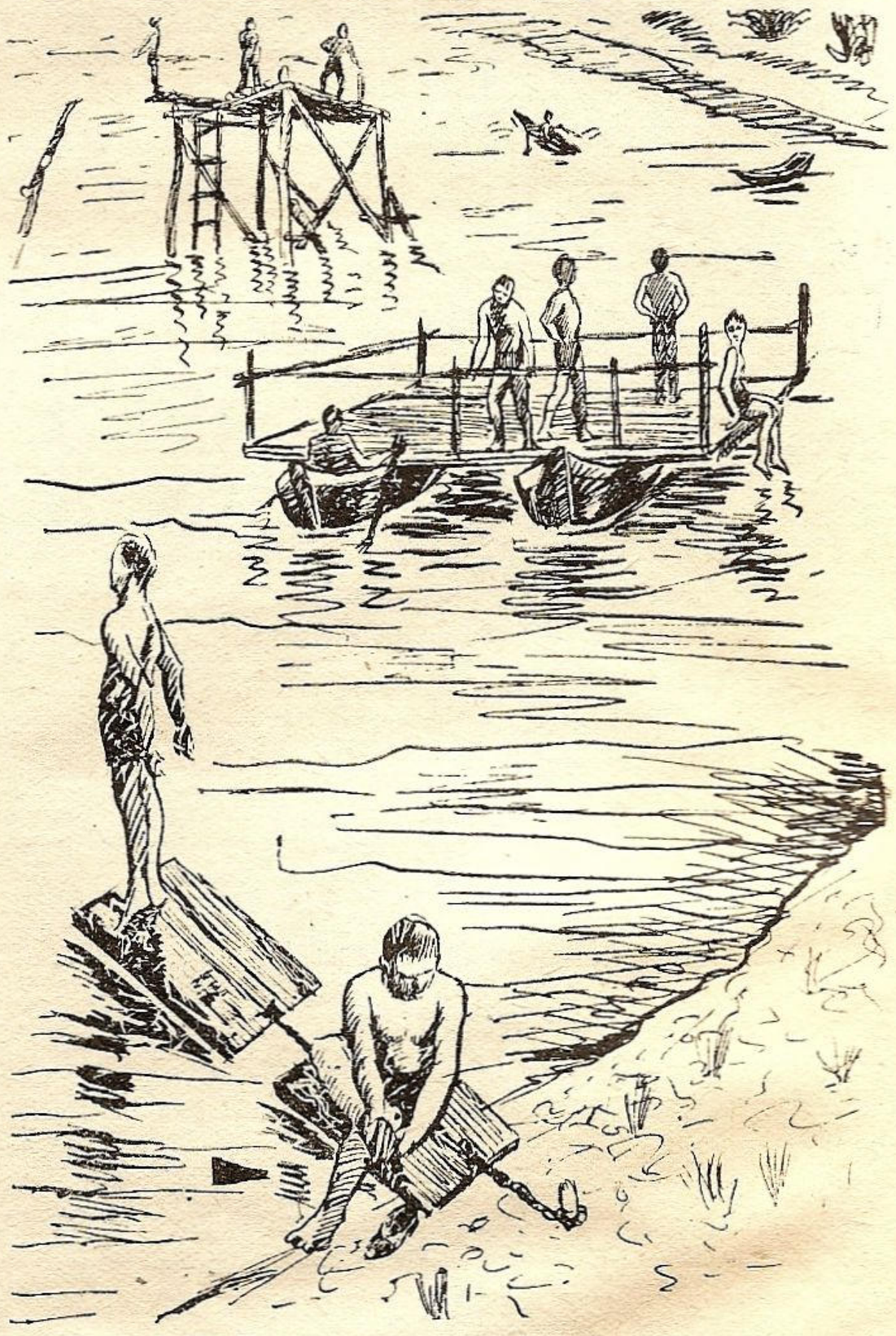


Fig. 1. — Puntea de eşire din apă.

1. Un curs de înnot şi vâslit nu-şi va ajunge scopul, sau

chiar nici nu va putea fi dus până la capăt dacă nu se va lega sau încadra într'o activitate cu sferă mai mare, cum ar fi de pildă aceea a unui Cămin Cultural, a unei şcoli ţărăneşti sau a unei echipe de acţiune culturală.

2. Să se arate legătura între cunoaşterea sporturilor de apă şi nevoile practice în toate împrejurările vieţii. Se va face aceasta atât pe calea convingerii verbale, dar mai ales pe calea demonstraţiilor practice.

3. Programul cursului să nu împiedece tineretul dela programul de muncă pe câmp sau în gospodării. Un organizator iscusit poate afla timpul liber al ţăranilor, chiar şi în timpul muncilor intense de vară.

4. Programul pe care îl va executa instructorul de înnot cu tineretul este necesar să fie cât mai plăcut, plin de interes şi de veselie. In acest fel vor participa la curs din ce în ce mai mulţi tineri, iar rezultatele educative şi tehnice vor fi superioare.

5. La alegerea şi predarea felurilor de înnot, să se ţină seama şi de exerciţiile tradiţionale şi înnoturile cunoscute şi practicate mai înainte în regiunea respectivă. Instructorul va porni dela ceea ce ştiu localnicii, corectând şi stilizând exerciţiile pe care aceştia le stăpânesc cu uşurinţă.

Treptat, trezindu-le interesul pentru exerciţii noi prin care se câştigă în viteză şi în siguranţă, îi vom învăţa şi alte feluri de înnot.

6. Să se ia cele mai atente măsuri împotriva accidentelor. O

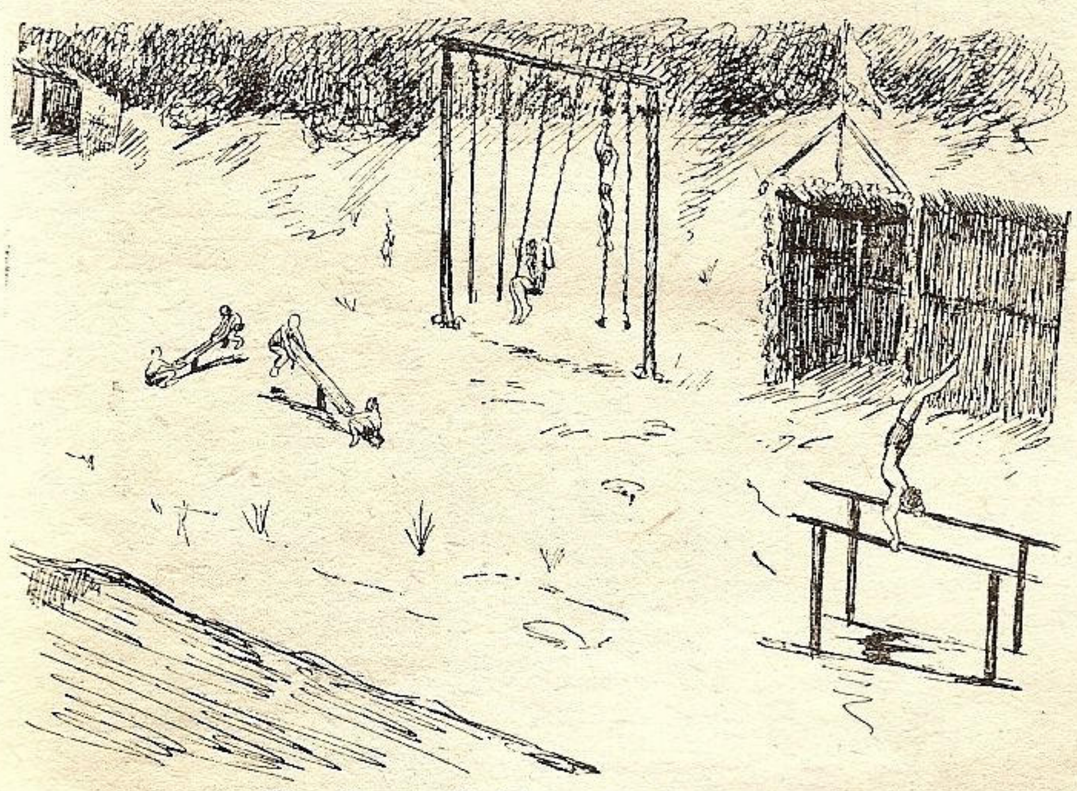


Fig. 2. — Cabina de desbrăcat.

întâmplare nenorocită poate să strice efectul celei mai bune acţiuni educative şi să închidă orice cale pentru acţiunile viitoare de acest fel.

7. Să se pună mare accent pe exerciţiile pregătitoare pentru înnot, făcute sub formă de jocuri în apă.

Instalaţii şi materiale.

Sporturile de apă cer o seamă de instalaţii şi materiale.

La sate, aceste instalaţii şi materiale se pot face fără multă cheltuială, dar în schimb trebue destulă străduinţă şi muncă pentru a le realiza.

Lipsa acestora cauzează multe neajunsuri şi accidente. In schimb, prezenţa lor provoacă apropierea oamenilor de apă şi uşurează obişnuirea lor cu exerciţiile în apă, asigurând în acelaş timp o mai uşoară supraveghere a celor care vin să se scalde, să înveţe înnotul sau să vâslească.

Aparatele şi materialele ajută la organizarea unui program recreativ, compus din jocuri şi diferite exerciţii în apă sau pe malul apei. Acestea toate se pot lucra în sat, cu puţină cheltuială şi cu mult folos.

Vom înfăţişa mai jos unele date scoase dintr'o experienţă făcută în vara anului 1937 la Pecineaga în jud. Tulcea.

Aceste date se referă la activitatea desfăşurată la Pecineaga, de către o echipă regală, în domeniul sporturilor de apă. Această echipă din tineri studenţi şi tehnicieni a lucrat în cadrul Căminului Cultural local condus de Dl. Gh. Buzoianu, fost învăţător al satului, vestit cooperator şi un mare realizator.

Indrumător şi sprijinitor al Căminului Cultural şi al echipei

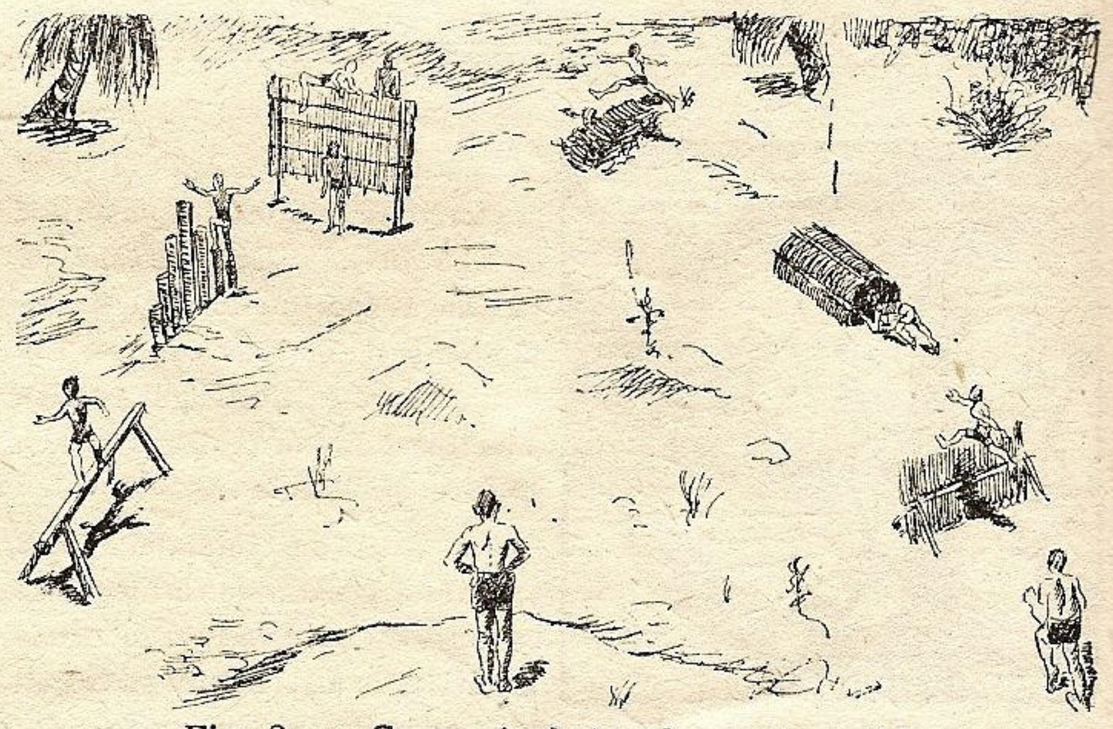


Fig. 3. — Capra şi obstacole pentru sărit.

era Dl. Apostol Culea, iar şef al echipei era un înimos şi plin de iniţiativă, inginerul silvic Gh. Cioltan.

Citarea tuturor acestor persoane are rostul de a explica fericita întâmplare care a apropiat la treabă un grup de oameni cu concepţie nouă, ajutând prin aceasta să ia fiinţă o activitate sportivă plină de conţinut.

Educatorul fizic al echipei a putut să lucreze în voie, având sprijin material şi moral din partea tuturor.

Datorită acestor împrejurări, la Pecineaga s'a putut vedea ce mult se poate face în sat în domeniul educaţiei fizice, cât de uşor se poate lucra când se înţeleg oamenii între ei şi cu ce mult folos educativ şi practic. Din activitatea sportivă dela Pecineaga nu vom comunica aici decât datele referitoare la sportul de apă.

Vara, tineretul satului se scălda pe unde apuca să se afle când îl apuca dorul de scăldat.

Cei mai mulţi copii erau opriţi de părinţi de a se duce la Dunăre.

Foarte mulţi dintre tineri şi toate fetele nu ştiau să înnoate.

Planul mai vechiu al d-lui Gh. Buzoianu, de a face din Dunăre

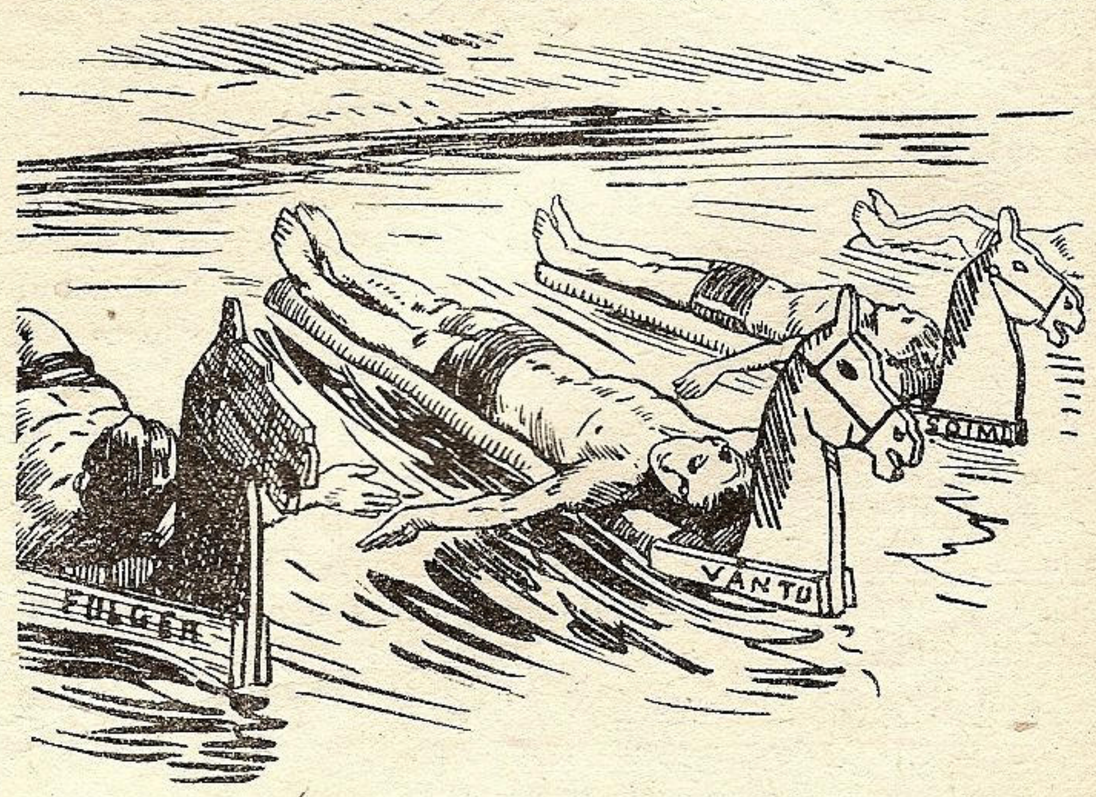


Fig. 4. — Caii de mare.

o putere ajutătoare la nevoile vieţii omului, a început să fie pus în practică prin această conlucrare a satului cu Fundaţia Regală.

S'a pornit un dig de apărare împotriva inundaţiilor, cu o lungime de 14 km. Acest dig, început cu munca şi însufleţirea echipierilor, a organizaţiei muncii de folos obştesc a premilitarilor şi a intelectualilor din sat, a fost dus mai departe până

aproape de terminare de către ţăranii din cele trei sate care urmau să tragă foloase de pe urma lui.

S'au făcut excursii cu barca peste Dunăre cu copiii şi fetele mai mari dela şcoala ţărănească de gospodărie, s'au cules mure în baltă în cantităţi mari şi s'a pregătit dulceaţă şi alte preparate. Mulţi copii şi foarte multe din fetele de aproape 20 ani nu fuseseră niciodată cu barca, deşi şedeau pe mal de apă.

Arătăm toate acestea pentru a se înţelege cum s'a căutat să se lege de apă interesul oamenilor prin scoaterea în evidenţă a foloaselor ce se pot trage din vecinătatea ei.

Strâns legată de această acţiune cu caracter economic, mergea acţiunea sanitară educativă.

Copiii, adunaţi de pe uliţele satului, din praf şi murdărie, erau atraşi spre stadion şi spre malul apei, unde erau conduşi şi supraveghiaţi de educatorul fizic al echipei.

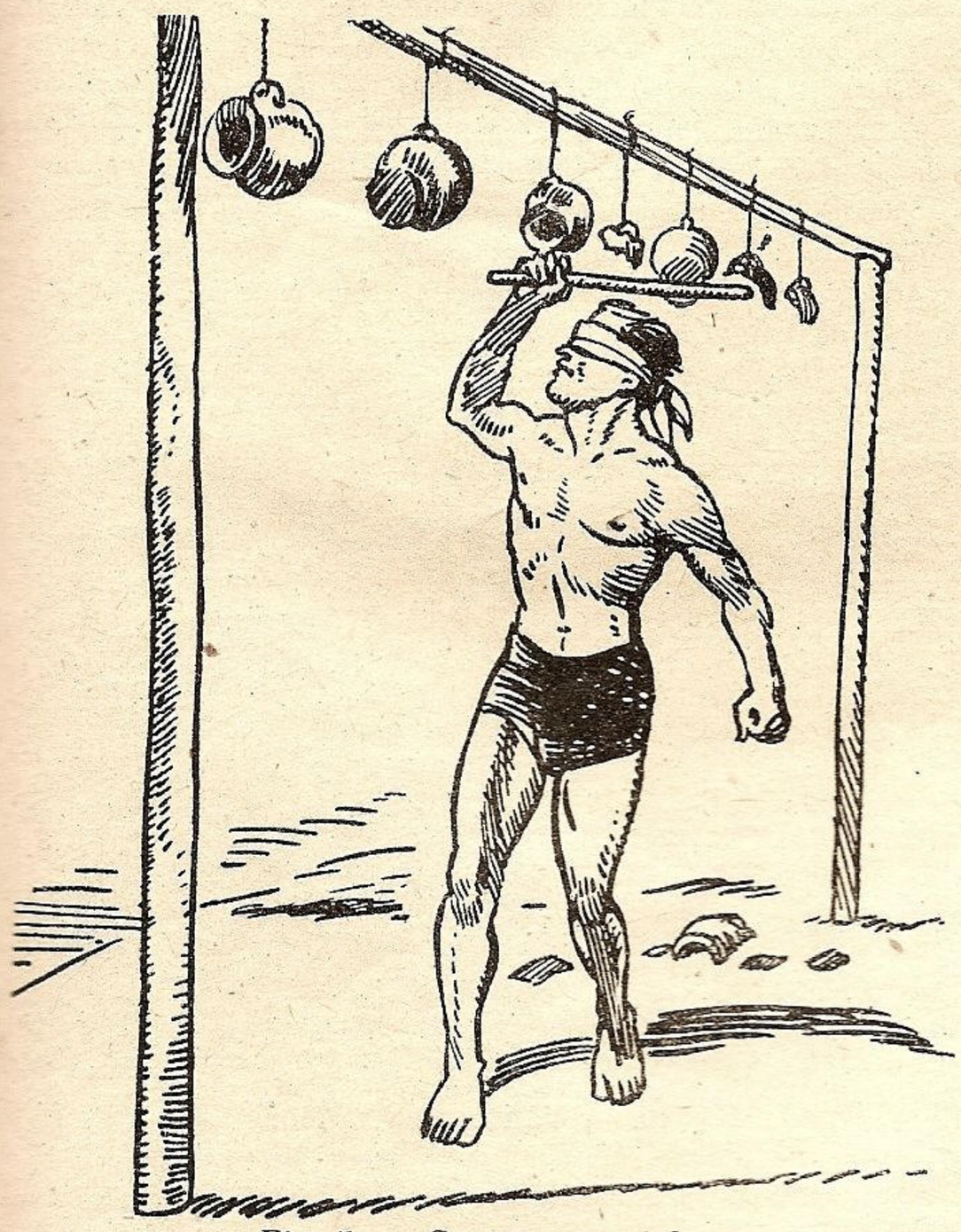


Fig. 5. — Spargerea oalelor.

Ţinuţi în frâu şi conduşi prin disciplina jocurilor cu sau fără minge, în apă sau pe malul apei, copiii veneau tot mai mulţi, le plăcea această viaţă şi deveniau ascultători şi lesne de condus. Insă, cel mai mare bun care s'a câştigat atunci a fost trăirea în aer liber, curat, sub bătaia razelor solare şi sub bătaia vântului, sub acţiunea apei şi a mişcării educative.

Toţi copiii satului se îndesau să fie primiţi la jocurile ce se făceau „la Dunăre" iară părinţii începuseră să vină la malul „gârlei" ca să vadă ce face „domnul echipier" cu copiii, de le place aşa de mult şi le prinde aşa de bine „„că se fac mai cuminţi".

Premilitarii din două sate, după ce făcuseră şi ei un asemenea program în două-trei sărbători, începuseră să vină şi în celelalte zile.

Intelectualii mai tineri din sat şi echipierii veneau şi ei pe stadionul satului şi la malul Dunării.

Incepuse o adevărată mişcare sportivă în sat cu cei mici şi cu cei mari, încât se mira lumea că „ce o fi şi cu asta"?

Adevărul era că fuseseră câştigaţi de plăcerea vieţii în natură, sub acţiunea soarelui, a apei, a vântului precum şi de plăcerea pe care o dă exerciţiul fizic, cu formele sale variate.

Deşi trăiau în sat, nu preţuiau natura decât atât cât se lega de viaţa lor economică restrânsă.

Acum fuseseră treziţi de o nouă înţelegere a elementelor naturii. Apa, Dunărea, devenise un mediu de acţiune şi muncă, nu o continuă teroare.

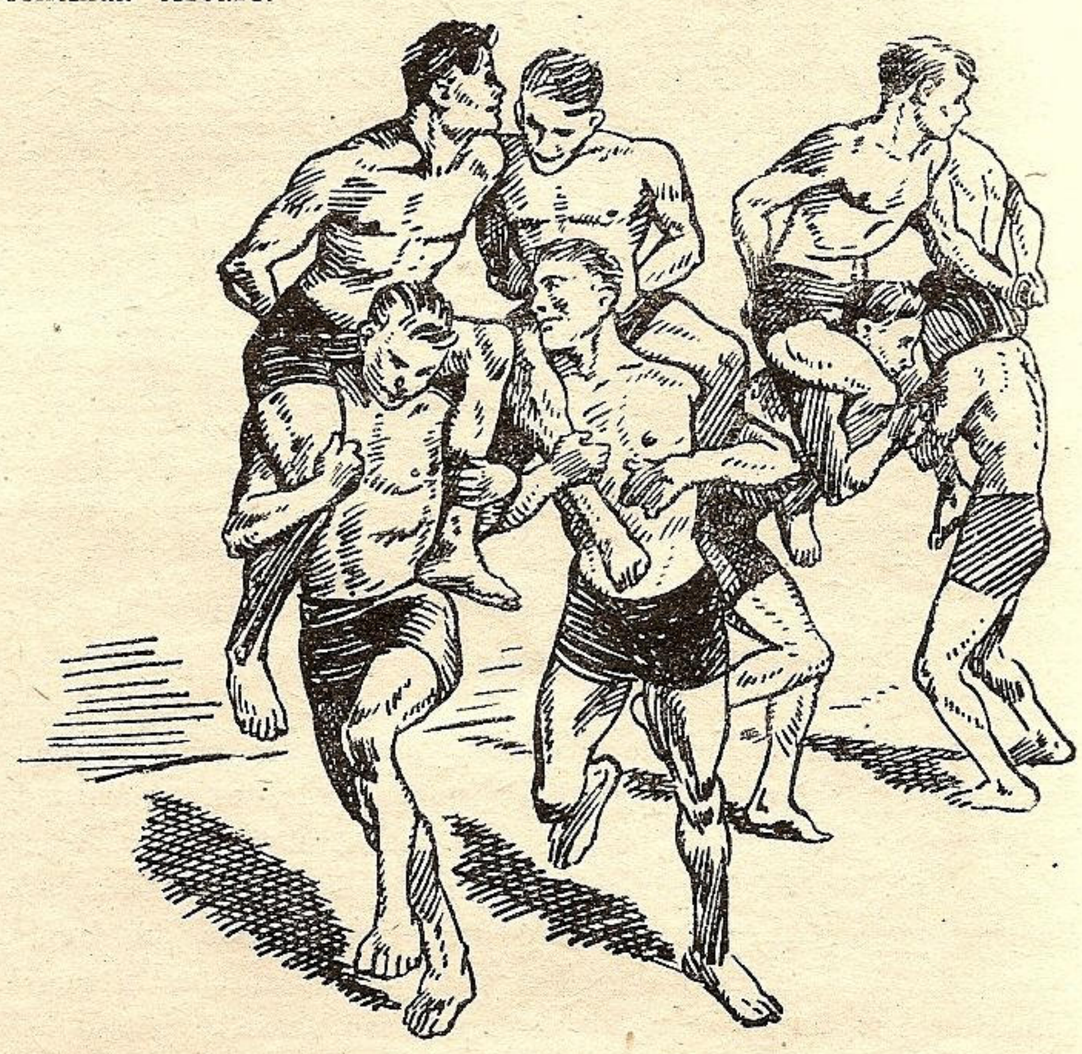


Fig. 6. — Lupta călare.

Trăiseră fără să preţuiască cele din jurul lor.

Această mişcare sportivă din satul Pecineaga a fost sprijinită pe următoarele elemente:

1. Iniţiativă, conducere şi îndrumare tehnică din partea noastră.

2. Sprijin material şi moral din partea capilor satului.

3. Metodă de a atrage lumea către acea activitate plăcută şi utilă.

4. Instalaţii şi materiale suficiente.

Vom pomeni cu altă ocazie despre activitatea sportivă de pe stadionul satului, construit cu ajutorul braţelor tineretului din sat.

Aci ne vom mărgini să arătăm ce instalaţii şi materiale s'au folosit cum s'a atras satul spre malul apei şi însfârşit ce program s'a făcut acolo cu toţii.

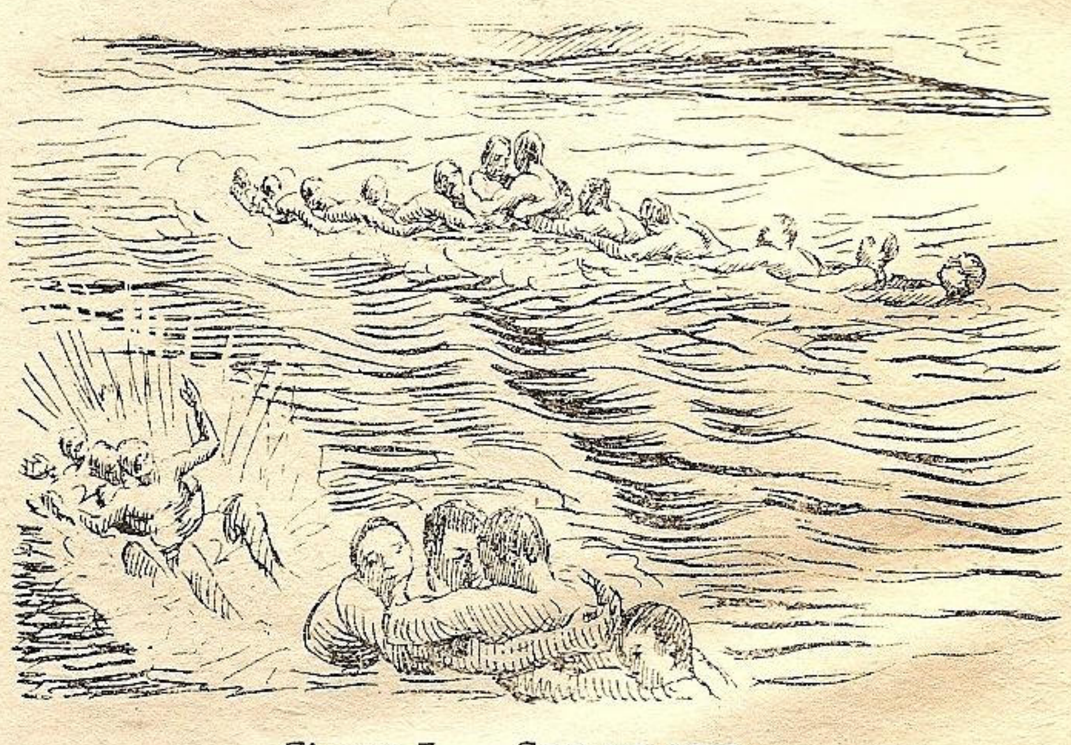


Figura 7. — Care pe care.

Plaja satului.

Dela începutul activităţii echipei, fiind pe la mijlocul lunei Iulie, s'a pus problema alegerii unui loc pe malul Dunării potrivit pentru scăldat şi pentru programul educativ şi practic ce voiam să pornim.

Malul drept al Dunării, în dreptul satului Pecineaga, se prezintă foarte neregulat.

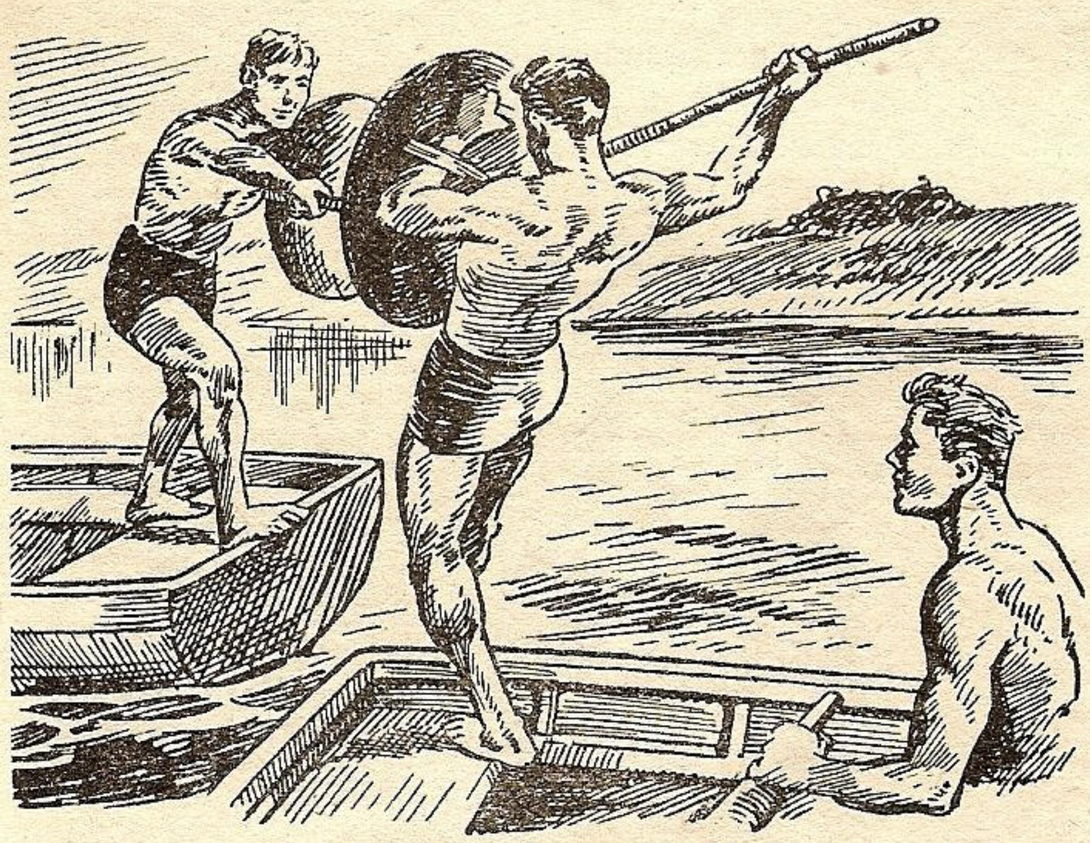


Fig. 8. — Luptă navală.

Intr'un punct, dealul de piatră se prelungeşte până la marginea apei şi chiar în apă; în alt punct malul este mâncat şi fundul apei este scobit de puhoaiele de apă care vin de pe dealuri în urma ploilor, asvârlindu-se puternic în Dunăre, lângă moară, adâncind mereu o gaură înfricoşetoare; mai la vale, în dreptul pădurii de sălcii, malul s'a mâncat şi a devenit abrupt, în terase. Numai în trei locuri am găsit întinsură sau „rene".

1. Un loc mic în dreptul dealului ,care însă avea pietre la fundul apei.

2. La vadul de unde iau apă femeile şi

3. La 100 m. mai la vale dela vărsătura Verigii, un grind care seacă vara.

Vadul femeilor nu putea fi folosit pentru ceiace voiam noi. Dar nici locul cu piatră pe fund mai ales pentru faptul că locul de scăldat nu putea fi la deal de locul de unde iau apă femeile.

Am ales locul de lângă vărsătura Verigii.

Nu era locul foarte bun; cum erau de pildă, întinsurile bogate în nisip şi fără gropi de pe malul celălalt. Dar tot era destul de neted pe fund şi avea nisip.

Inceputul s'a făcut cu o mână de copii care veniau acolo unde era minge de joc. Aceştia s'au îmulţit foarte repede când s'a aflat ce jocuri frumoase se fac la malul „gârlei". Abia îi mai desprindem de acolo ca să-i trimitem la mâncare.

Cu aceşti copii s'a făcut curăţirea locului murdar, de tot ce era de prisos pe malul şi în jurul „plajei" noastre: hârtii, lemne uscate, buruieni, pietre, scoici, etc.

La treaba asta s'au alăturat şi tineri premilitari, pe care îi aduceam Dumineca dela stadion la Dunăre şi care prinseseră drag de ceiace făceam acolo. Cu ei şi cu doi trei echipieri s'a

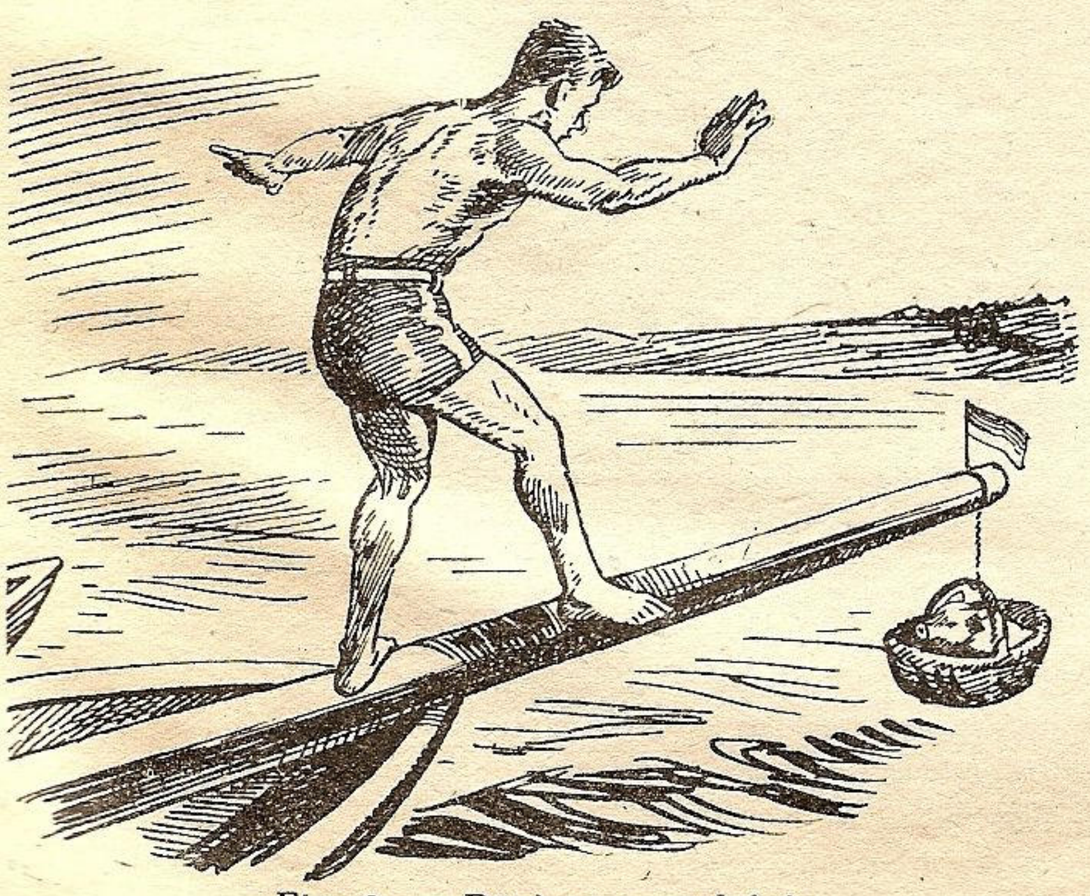


Fig. 9. — Răpirea purcelului.

săpat nisipul bătătorit şi umed, iar copiii l-au fărămiţat ca să se usuce mai repede.

Fundul l-am curăţat de pietre şi scoici cu cei câţiva băeţi care ştiau să înnoate şi tot ei au cercetat dacă sunt gropi şi care este adâncimea apei.

Un neajuns întâlnit dela început a fost lipsa de costume pentru baie. Băeţii erau obişnuiţi să se scalde goi şi nu era un lucru rău din punct de vedere igienic. Incepuseră însă să se ivească şi persoane care voiau să vadă ce facem acolo la malul apei, sau chiar voiau să se scalde.

S'a simţit nevoia de costume măcar pentru băeţii mai mari, pentru flăcăi. Mai uşor decât s'a crezut, cu ajutor dela echipă sau cu pânză de acasă dela băieţi, s'au făcut cca. 50 perechi chiloţi pentru flăcăi.

Treptat, pe măsură ce plaja atrăgea mai multă lume din sat, încât ajunsesem să întocmim un program zilnic de acces la plaje, la ore anumite, — s'au ivit şi alte nevoi.

Cele mai necesare şi imediate măsuri au fost următoarele:

1. Delimitarea locului bun pentru scăldat, ca să se ştie până unde se poate înainta fără pericol de înnec.

S'au înfipt pe fundul apei o serie de pari şi s'au legat între ei prăjini care pluteau la suprafaţa apei.

Această limită maximă era aşezată acolo unde apa avea o adâncime de 1,10—1,20 m.

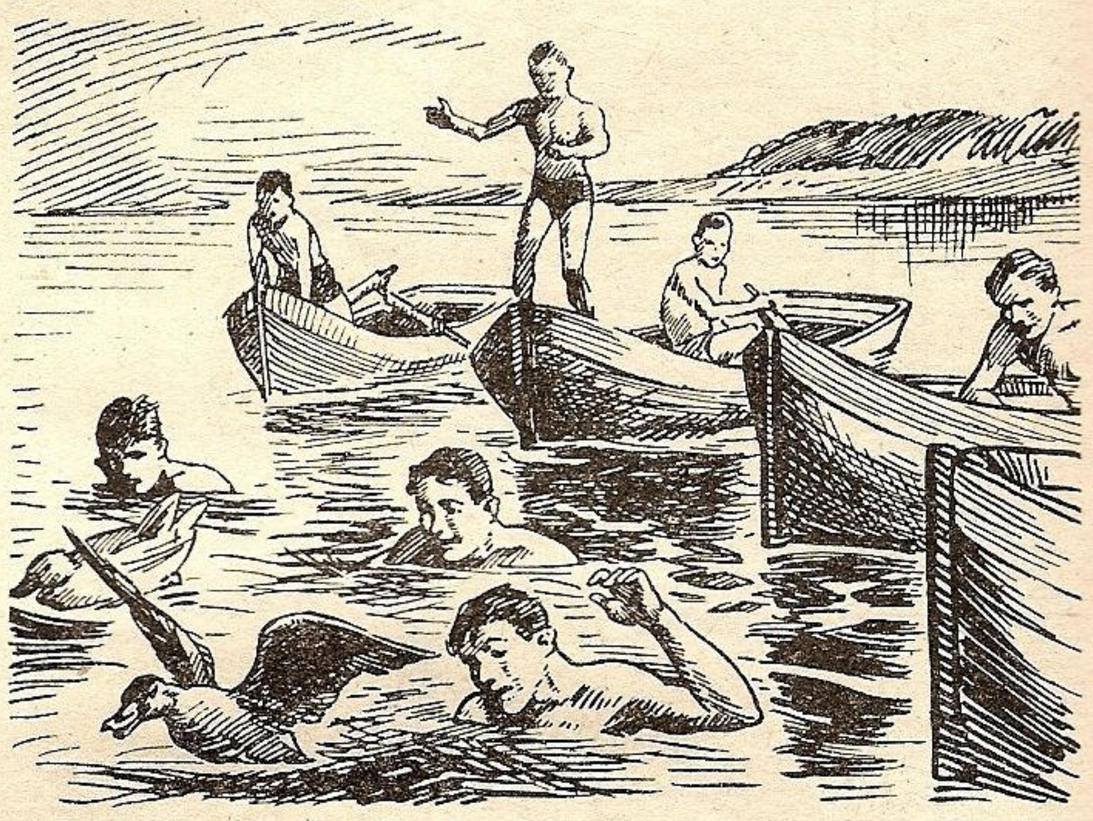


Fig. 10. — Vânătoarea raţelor.

Când apele Dunării creşteau sau scădeau, parii şi barele erau schimbate la adâncimea necesară.

2. **Construirea unei punţi de ieşire din apă.**

In acest fel fiecare se putea încălţa având picioarele curate.

Puntea a fost instalată la început pe pari fixaţi în pământ. Ori, această punte a rămas pe mal când s'au retras apele; sau, atunci când creştea Dunărea, puntea rămânea sub apă.

S'a construit atunci o punte mobilă formată din două bucăţi, pe care o priponeam de un stâlp înfipt în mal.

O parte a punţii era pe apă, la un metru de mal, iar a doua parte, mai lungă, era aşezată pe uscat. (fig. 1).

3. **Construirea unei cabine pentru desbrăcat.**

La început, fiecare lăsa hainele pe unde se întâmpla. Acest obiceiu avea neajunsurile lui de tot felul.

Deaceia s'a improvizat mai întâiu o colibă din crăci şi frunze. (fig. 2).

Curând însă această colibă a fost înlocuită cu câte o cabină pentru bărbaţi şi pentru femei, din lemn de salcie. In interior s'au făcut două bănci simple şi s'au bătut foarte multe cuie pentru agăţat hainele.

In cabina băeţilor se ţinea şi unele materiale sportive, în timpul zilei.

La o bună distanţă departe de mal s'au făcut closete pentru bărbaţi şi pentru femei, înconujrate cu gard împletit.

4. **Construirea unei trambuline pentru săriturile în apă.**

S'au ales trunchiuri de salcie lungi de 5,50 m. şi groşi de 15-20 cm. din care s'a construit un fel de turn, (vezi fotografia „Trambulina") cu platforma de scânduri la partea de sus.

Pe această platformă era prinsă o scândură care avea un capăt ieşit înafară.

Trambulina a fost instalată în apă, la 15—20 m. de mal unde apa avea o adâncime 2—2,50 m. Fixarea ei a fost o problemă continuă deoarece curentul apei o clătina şi chiar o mişca dela locul iniţial. Intr'o dimineaţă a fost găsită la 200 m. mai la vale, răsturnată.

La început, a fost fixată prin înfigerea picioarelor în fundul apei. Acest sistem de fixare a fost înlocuit mai târziu prin legarea unor bolovani de piatră de baza picioarelor trambulinei. Câteva greutăţi de fier ar fi ancorat trambulina cu mult mai bine, dar nu ne-au stat la îndemână.

Trambulina a atras foarte mult pe tineri. In jurul ei îşi petreceau timpul copiii şi tinerii care învăţaseră să înnoate, cătărându-se pe scheletul ei sau aruncându-se în apă. Mulţi copii au învăţat să înnoate numai din ambiţia de a ajunge dela mal la trambulină. (vezi fotografia „O săritură reuşită").

5. **O barcă** pentru:

a) plimbări pe Dunăre cu grupul de copii, în special cu fetele care aveau multă frică de călătoria pe apă;

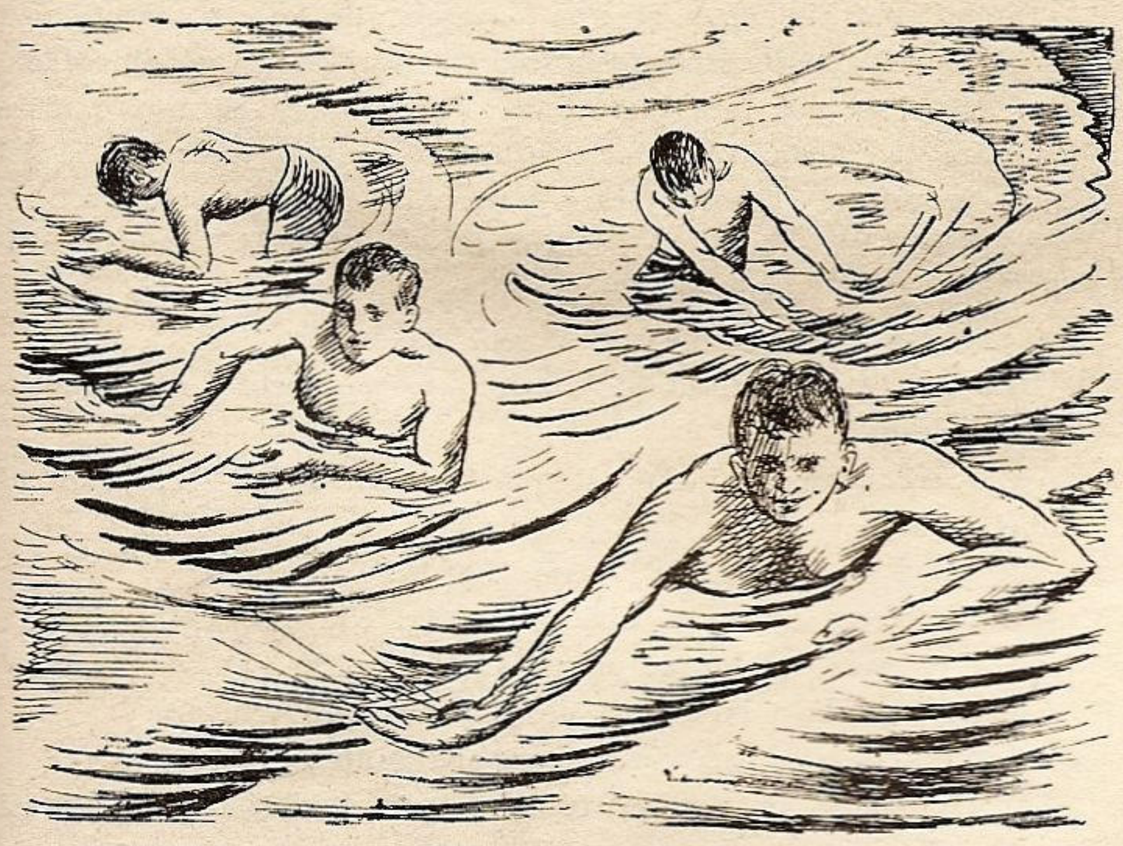


Fig. 11. — Facerea valurilor.

b) Exerciţii de vâslit, atât pentru a-i învăţa pe unii să vâslească şi să conducă o barcă cât şi pentru a-i pregăti pe cei mai buni în vederea întrecerilor;

c) Trecerea Dunării, în barcă, cu diferite scopuri: pentru vizitarea unei pescării sau a unei târle cu oi, capre sau vaci; pentru cules mure sau plante medicinale; pentru mers la pescuit cu băeţii mai mici; pentru mers la vânătoare de raţe; pentru tăiat lemnele necesare la plaje şi stadion sau pentru adus zarzavaturi dela grădinile din baltă;

d) Ajutor în caz de pericol de înnec.

La plaje era în permanenţă un serviciu de salvare, compus din doi tineri buni vâslaşi şi înnotători, care erau gata să se repeadă în ajutorul celor pe care îi fura curentul apei. Măsurile luate au ferit satul de nenorociri în acea vară.

Am avut uneori chiar două bărci: pe lângă una mică, o dubă şi o barcă mare, un barcaz, în care încăpeau 15—20 persoane.

Amândouă erau împrumutate dela un grădinar de ispravă, membru al Căminului Cultural.

Mai târziu, în vederea pregătirii unei serbări, s'a simţit nevoia de un **pod plutitor,** aşezat pe două luntre mari.

Cu stăruinţa Căminului Cultural am avut şi podul plutitor.

La toate aceste treburi au dat ajutor tot timpul, cu multă însufleţire flăcăii din sat, care veniau la lucru mai mult decât aveau obligaţia ca premilitari.

Ei au tăiat lemnele, le-au cărat ,le-au cioplit şi au construit tot ce am arătat mai sus. Ii atrăgea munca aceasta în joacă

Fig. 12. — Stropitul cu apă.

şi alergau cu drag la plaje ori de câte ori terminau munca din gospodăria proprie sau de pe câmp.

Tot cu flăcăii s'au construit în cuprinsul plăjii unele aparate pentru exerciţii fizice şi anume:

Bare paralele aşezate pe stâlpi;
prăjini şi frânghii pentru căţărat;
leagăne diferite, pentru cei mari şi pentru copii;
obstacole diferite, pentru sărit sau pentru mers în echilibru;
capre pentru sărit, etc. (fig. 3).

Totdeauna au fost la îndemâna celor ce au venit pe plaje mingii pentru jocuri pe mal şi mingii speciale pentru jocuri în apă, discuri, greutăţi şi suliţe.

Toate aceste materiale erau depozitate în cursul nopţii la cea

Fig. 13. — Alergare.

mai apropiată casă, iar ziua erau aduse pe plaje de un băeţan foarte devotat care avea grija lor, pentru care fapt era foarte mândru.

Instalaţiile şi materialele de pe plaja dela Pegineaga judeţul Tulcea au fost folosite atât în cadrul programului care se executa zilnic câte o oră dimineaţa şi două ore după amiază cât şi după dorinţa fiecăruia. Totdeauna însă a fost cineva care a supraveghiat aparatele şi exerciţiile care ar fi putut provoca accidente.

Satul a fost atras spre plaje cu ajutorul copiilor; iar copiii au venit de dragul unei mingii, a unor jocuri şi pentru o vorbă blândă şi prietenoasă. Tineretul din sat a venit pentrucă a găsit un prilej de manifestare plăcută. Fruntaşii intelectuali din sat — cei mai tineri, — au venit la plaje din convingere şi din curiozitate, urmând pe echipieri, cu care legaseră prietenie.

Pe încetul, numărul celor care frecventa plaja a crescut şi atunci s'a simţit nevoie de un program fix.

Pentru copii, în fiecare dimineaţă, jocuri în apă, pe malul apei şi exerciţii de înnot şi sărituri în apă.

Acelaş program pentru tinerii flăcăi care veniau în spre seară, când sfârşiau munca.

Intelectualii şi echipierii veneau la plaje după amiază, când bătea soarele puternic. Aci se răcoreau, băteau mingia şi luau lecţii de înnot.

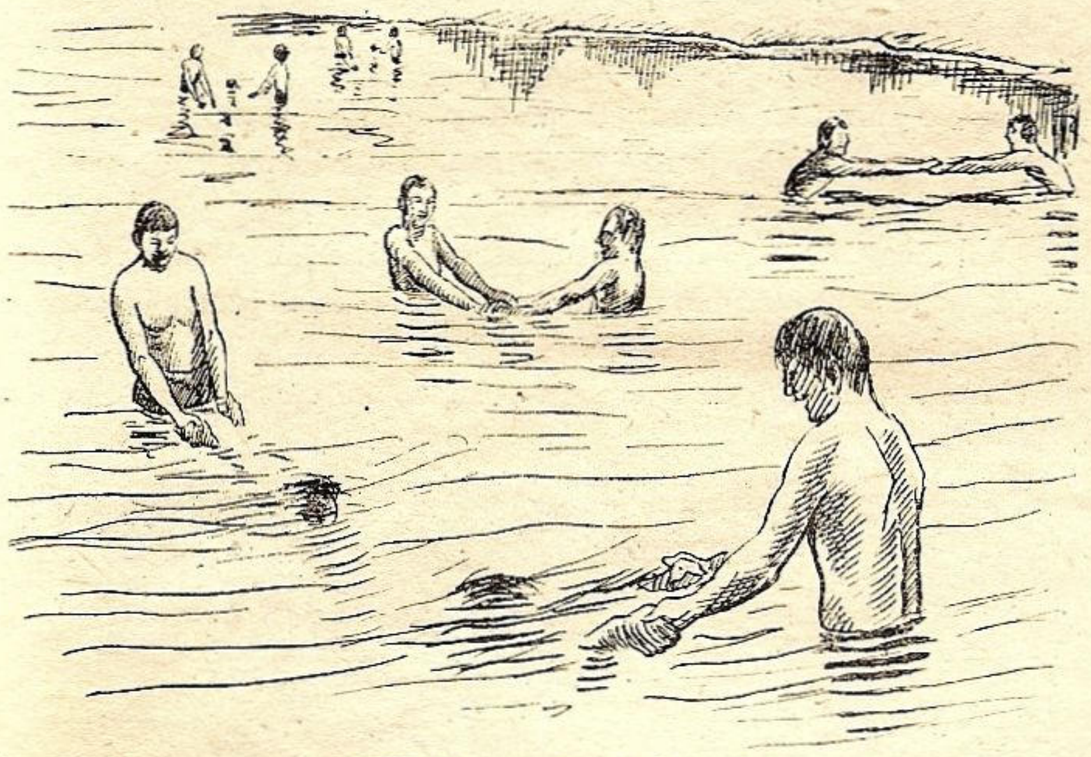


Fig. 14. — Scufundări.

Scopurile urmărite prin programul ce se făcea la plaje erau:

1. Să se bucure cât mai multă lume de binefacerile mişcării în aer curat, în bătaia razelor solare, şi în contact cu apa.

2. Apropierea şi împrietenirea cu apa, mai întâiu prin îndepărtarea fricei de apă şi apoi prin învăţarea înnotului şi a vâslitului. Pentru aceasta s'au făcut zilnic jocuri, s'au predat înnotul şi vâslitul pe rând ,cu toţii. Plaja devenise un punct central de atracţie unde veneau mulţi să vadă ce este adevărat din ce povestiau cei care urmau programul dela plaje.

Ceeace le plăcea mai mult sătenilor erau jocurile pe apă şi pe mal şi săriturile dela trambulină.

Ar fi venit la plaje şi mulţi dintre ţărani dar nu puteau face asta fără costume.

Femeile şi fetele au lipsit de pe plaje fiindcă le reţinea o decenţă tradiţională care nu le permitea să intre în apă altfel decât cu fusta pe ele şi în locuri ferite.

Femeile dela ţară vor învăţa înnotul şi vor preţui soarele, aerul liber şi apa numai atunci când vor fi obişnuite de mici să poarte un costum simplu şi să nu aibă frică de apă. Acest rol îi revine învăţătoarei sau instructoarei de înnot, care cu vremea ar putea să fie învăţătoarea pregătită într'o şcoală reorganizată pe măsura nevoilor noastre.

Toată activitatea de pe plaje şi de pe stadion trebuia să fie cunoscută de toţi sătenii şi în rezultatele ei şi de aceia s'a organizat o primă serbare cu un program alcătuit din două părţi:

1. Sporturi şi jocuri de apă şi pe malul apei.
2. Sporturi de stadion.

La această serbare au fost chemaţi la întreceri, tineri din Măcin, orăşel aşezat pe acelaşi braţ de Dunăre la vre-o 35 km.

La organizarea serbării au fost interesaţi şi o bună parte din săteni, cărora li s'a dat diferite însărcinări.

Au fost anunţate şi satele vecine să vină la serbare să vadă

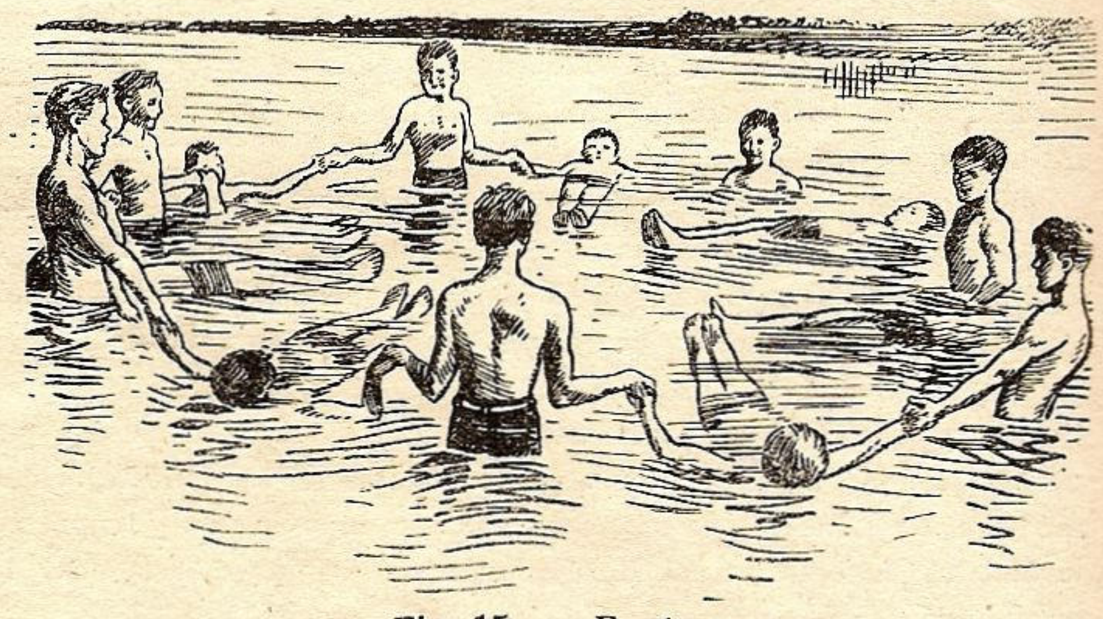


Fig. 15. — Roata.

ce se face la Pecineaga. Serbarea a reuşit foarte bine, cu toată lumea mulţumită.

Ţăranii s'au minunat şi s'au înveselit de ce au văzut, mai ales că tinerii din Pecineaga au fost mai tari decât cei din Măcin şi au arătat că pot face lucruri mai frumoase ca ei. Era o mare însufleţire în rândul sătenilor spectatori care îşi încurajau şi îşi lăudau feciorii şi cunoscuţii care intraseră în luptele sportive.

Serbarea dela plaje s'a continuat pe stadionul satului, unde s'au împărţit şi premiile, iar totul s'a încheiat cu hora satului care părăsise cârciuma pentru a veni pe stadion.

Dăm mai jos cuprinsul programului primei serbări de pe plaja dela Pecineaga:

1. Prezentarea echipelor şi raportul către D-l Inspector al echipei regale.
2. Alergare de viteză pe plaje: 100 m.
3. Intrecerea cailor de apă: (vezi fig. Nr. 4).
4. Spargerea oalelor cu noroc (vezi fig. Nr. 5).
5. Luptă călare în apă şi pe mal (vezi fig. Nr. 6).
6. Mers pe sub apă: întrecere pe distanţe.
7. Tracţiunea cu şi fără frânghie pe plaje şi în apă. (vezi fig. Nr. 7).
8. 100 m. înnot liber, viteză.
9. Sărituri în apă dela trambulină.

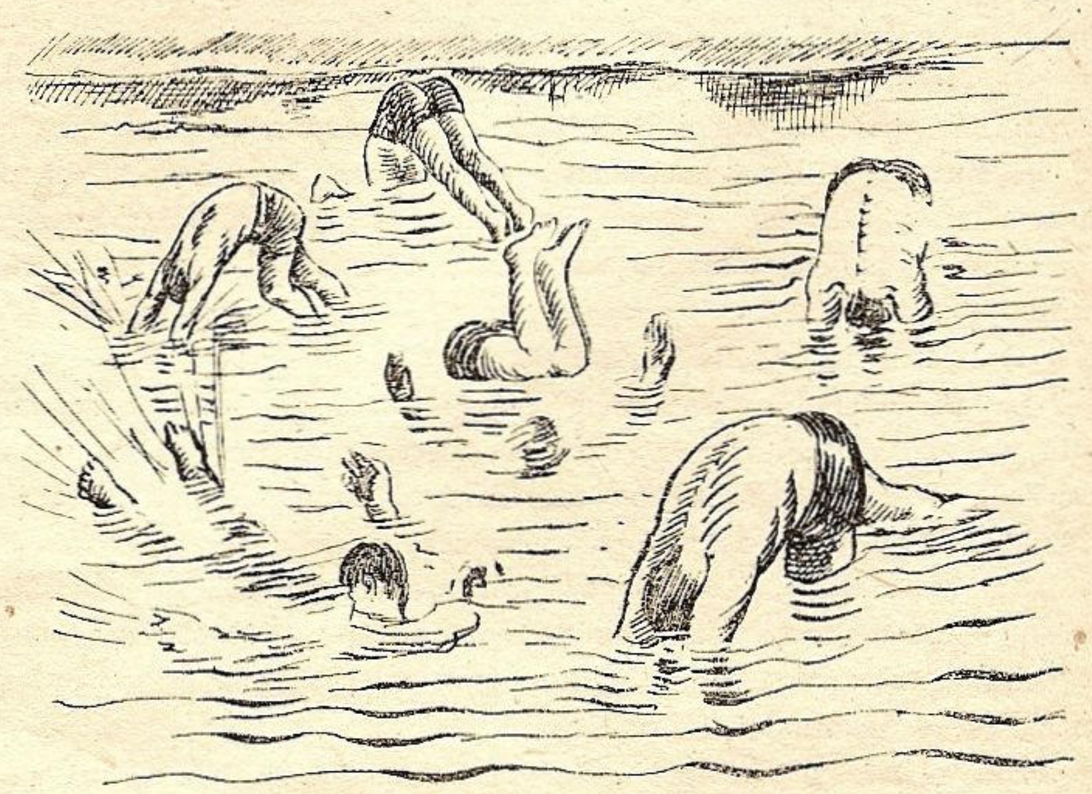


Fig. 16. — Răsturnare.

10. Lupta navală (vezi fig. Nr. 8).
11. „Răpirea purcelului" (vezi fig. Nr. 9).
12. „Vânătoarea raţelor" (vezi fig. Nr. 10).
13. Trecerea Dunării dus şi întors cu plecarea şi sosirea în acelaş loc.

Aproape toate punctele din programul serbării erau jocuri şi exerciţii în apă sau pe malul apei care se executaseră în mod obişnuit la plaja dela Pecineaga.

Aceste jocuri şi exerciţii împreună cu altele pe care le arătăm mai departe au fost folosite pentru a deprinde pe copii şi tineri cu apa şi pentru a le da curaj să întreprindă orice acţiune pe apă.

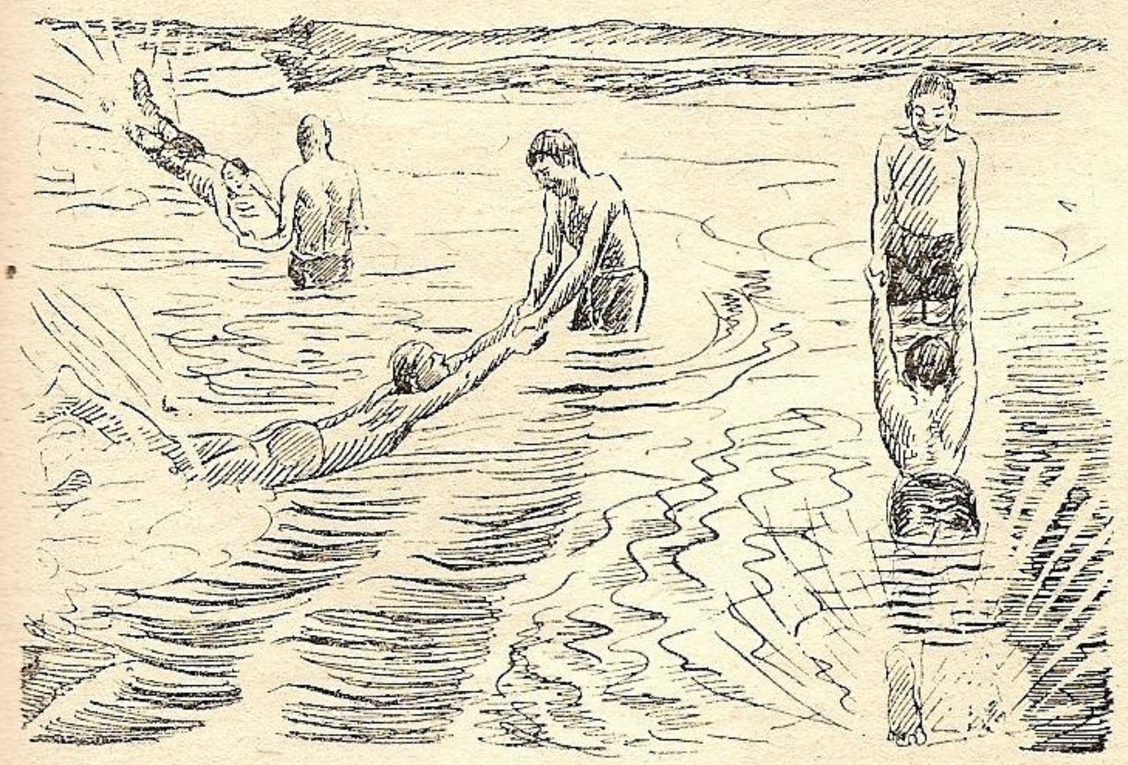


Fig. 17. — Intinderea pe apă.

Insfârşit, sunt câteva jocuri şi exerciţii care au fost puse în programul serbării pentru a da tinerilor posibilitatea să-şi măsoare forţele (100 m. alergare, tracţiune cu frânghia). iar altele au avut rostul să provoace râsul spectatorilor (spargerea oalelor cu noroc, răpirea purcelului).

Dăm mai departe o înşiruire gradată a jocurilor şi exerciţiilor făcute la Pecineaga atât la serbare cât şi în programul obişnuit, la plaja sa.

Impărţim aceste jocuri în două categorii:

I. Jocuri şi exerciţii pe malul apei.

II. Jocuri şi exerciţii în apă.

Jocuri şi exerciţii pe malul apei.

Copiii aveau tendinţa de a şta mai multe ore in apă, iar flăcăii prea puţin, fiindu-le frig.

Pentru a combate amândouă tendinţele. am organizat jocuri şi diferite întreceri pe întinsul malului Dunării.

S'au practicat toate formele de exerciţii naturale — alergări, sărituri, aruncări, lupte, — s'au făcut foarte multe jocuri

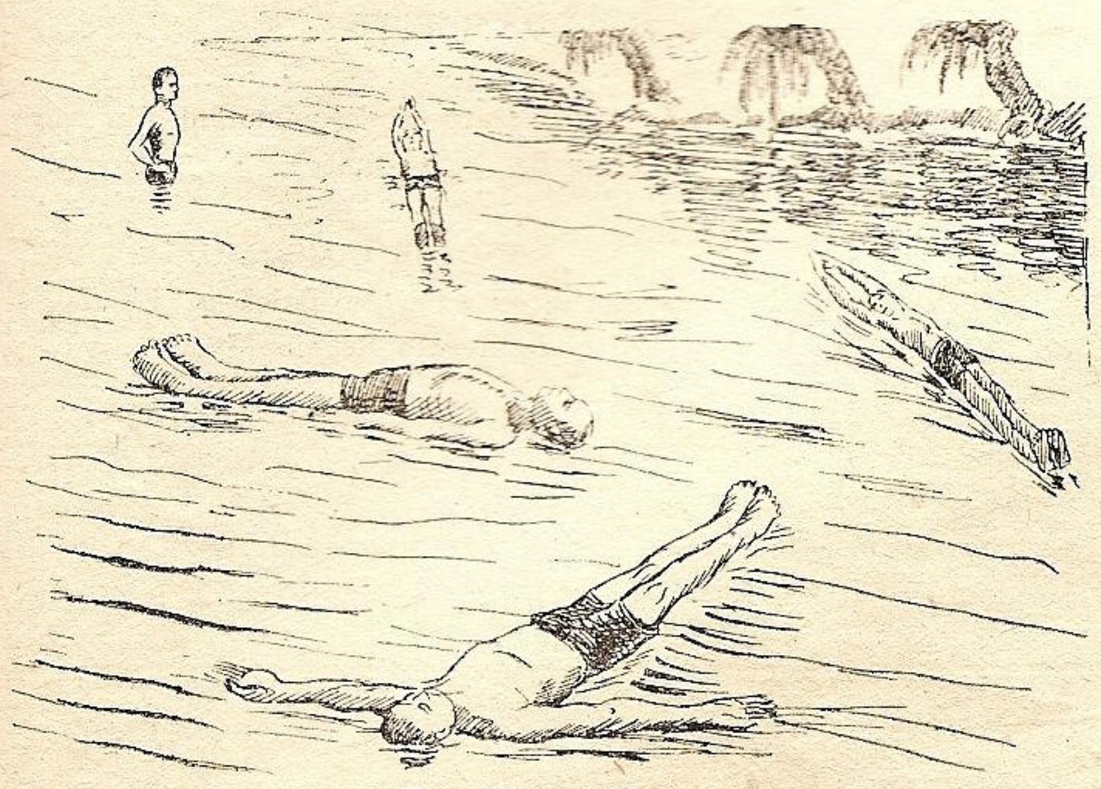


Fig 18. — Pluta.

cu sau fără minge şi s'au folosit toate aparatele de pe plaje potrivit cu rostul lor.

Aceste exerciţii şi jocuri ajunseseră să intereseze pe copii şi tineri tot atât de mult ca şi jocurile în apă, înnotul sau săriturile dela trambulină, care erau de fapt preocuparea principală în acel moment.

Jocuri şi exerciţii în apă.

Chiar dela început ne-am ocupat foarte puţin de tineri şi de copiii care ştiau să înnoate. Din când în când au fost adunaţi, li s'au arătat greşelile pe care le fac şi au fost puşi să exerciteze corect mişcările de înnot.

Cei mai mici au prins repede mişcările de „Krawl" şi unii au făcut progrese vădite.

Flăcăii au făcut progrese foarte mici.

Câţiva au învăţat mişcarea braţelor şi respiraţia ritmică, renunţând la scoaterea excesivă a bustului afară din apă.

Nici unul însă nu a putut învăţa bătaia din picioare pentru a o coordona cu braţele.

Exerciţiile au duratdouă luni, de trei şi patru ori pe săptămână.

Ocupându-ne mai mult de cei care nu ştiau să înnoate, am folosit o serie de exerciţii pregătitoare care aveau rostul de a obişnui pe tineri cu apa, de a-i deprinde cu rezistenţa apei şi de a le da încredere în propriile puteri.

Datorită acestor exerciţii, făcute mai mult sub formă de jocuri, copiii au deprins înnotul cu uşurinţă şi aveau mai multă îndemânare şi curaj de cât cei care ştiuseră să înnoate de mai înainte.

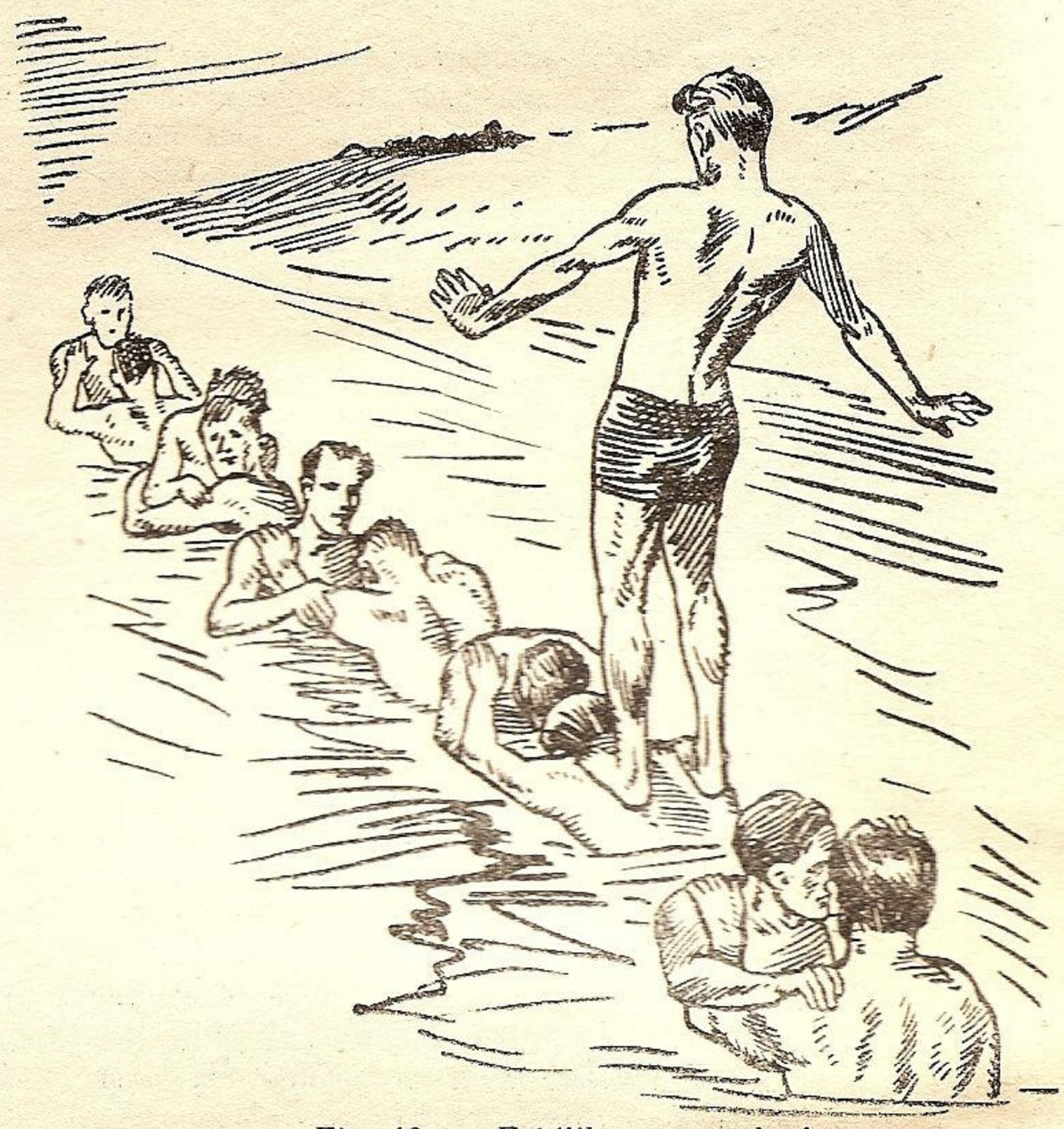


Fig. 19. — Echilibru pe pod viu.

Dăm mai jos unele din exerciţiile şi jocurile făcute în apă, folosite la început pentru pregătirea viitorilor înnotători, iar mai târziu, ca jocuri recreative.

Le dăm în ordinea importanţei, explicând pe acelea care sunt mai complicate.

1. „Facerea valurilor" prin mişcarea puternică a mâinilor în apă, într'o parte şi în alta (vezi fig. Nr. 11).

2. „Stropitul cu apă" doi câte doi sau echipă contra echipă (vezi fig. Nr. 12).

3. Alergare de pe mal in apă, până ajunge apa la genunchi (vezi fig. Nr. 13).

4. La fel ca la trei, cu cădere în apă cu faţa în jos.

5. Stând în apă până la genunchi, aşezarea pe genunchi sau aşezarea pe fundul apei în poziţia şezând".

6. Stând în apă până la centură, sărituri ritmice cu sau fără mişcări de braţe.

7. Şezând jos în apă, suflarea (expirarea) cu capul în apă.

8. Doi câte doi, ţinându-se de mâini: scufundare pe rând sub apă. (fig. 14).

9. „Roata". Un grup de copii se ţin în cerc de mâini numărând 1, 2 şi apoi cei cu numărul 1 stau în picioare, iar cei cu

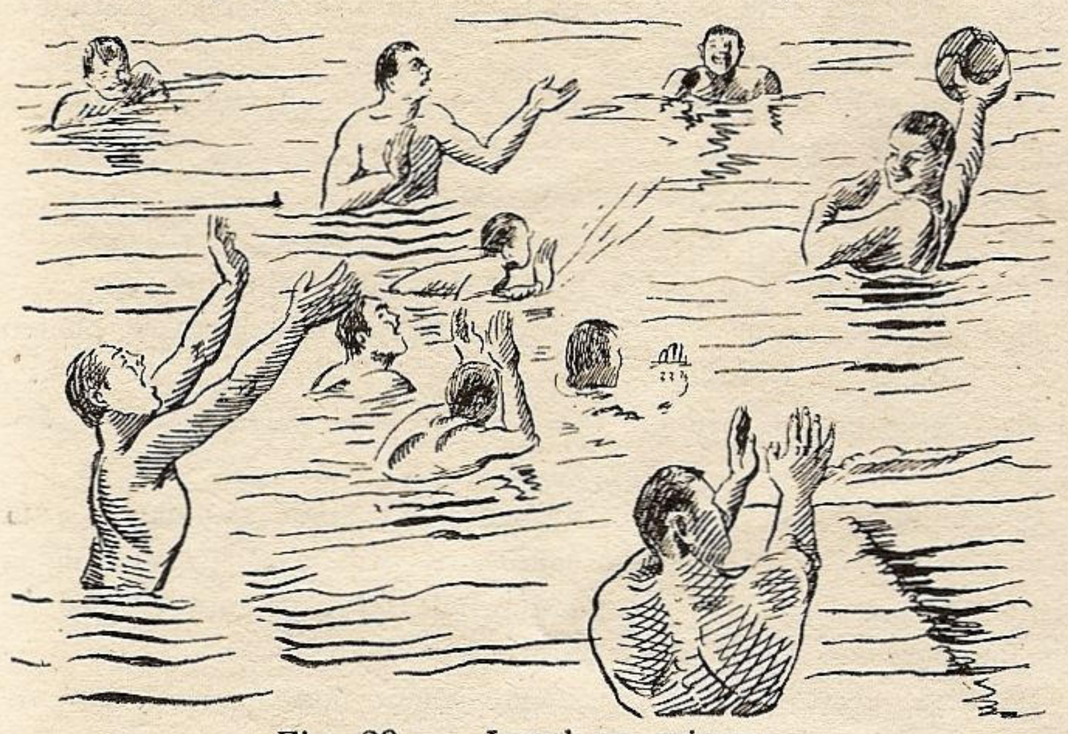


Fig. 20. — Jocul cu mingea.

numărul 2 se întind pe spate sau în faţă. După aceea, invers. (fig. 15).

10. In apă până la genunchi: răsturnarea peste cap. (fig. 16).

11. Scufundarea sub apă, fără sprijinul altei persoane.

12. Ghemuirea corpului, prin strângerea genunchilor la piept.

13. Intinderea corpului pe apă cu faţa în jos, cu capul în apă. (pluta). (fig. 17).

14. La fel cu faţa în sus. (fig. 18).

15. Mers prin apă până la centură folosind mâinile ca lopeţi.

16. Călcarea apei, ajutându-se câte doi.

17. Scoaterea unor obiecte dela fund, în apă adâncă de 1 m.

18. Mers în echilibru pe podul viu. (fig. 19).

19. Lupta călare (joc).

20. Lupta dreaptă în apa adâncă până la genunchi.

21. Crabii şi creveţii, (joc).

22. Tracţiunea între două echipe, fără frânghie. (fig. 7).

23. In apă adâncă de 20—30 cm. până la genunchi:
Cursa în patru labe (ştafetă).

24. „Fereşte mingia" prin scufundare sub apă. (fig. 20).

25. Lupta cu mingea. (fig. 21).

26. Diferite alte jocuri şi exerciţii. (fig. 22).

La acestea se adaugă toate exerciţiile din programul serbării. S'a exercitat în deosebi mersul pe apă cu pluta, folosind mâinile drept lopeţi şi picioarele drept elice.

Trecerea Dunării, exerciţiu greu şi plin de riscuri, s'a făcut de mai multe ori înainte de serbare, cu grupuri din ce în ce mai mari de tineri, urmăriţi cu barca.

Unii băeţi ajunseră foarte încrezători în puterile lor, încât porneau zilnic peste fluviu.

Ajunseseră stăpâni peste puternicele şi înfricoşetoarele ape.

La sfârşitul verii 1937, echipa regală a părăsit satul.

Apoi plaja a rămas pustie fiindcă a venit vremea rece.

Aparatele au fost depozitate la Căminul Cultural, iar cabinele au fost desfăcute.

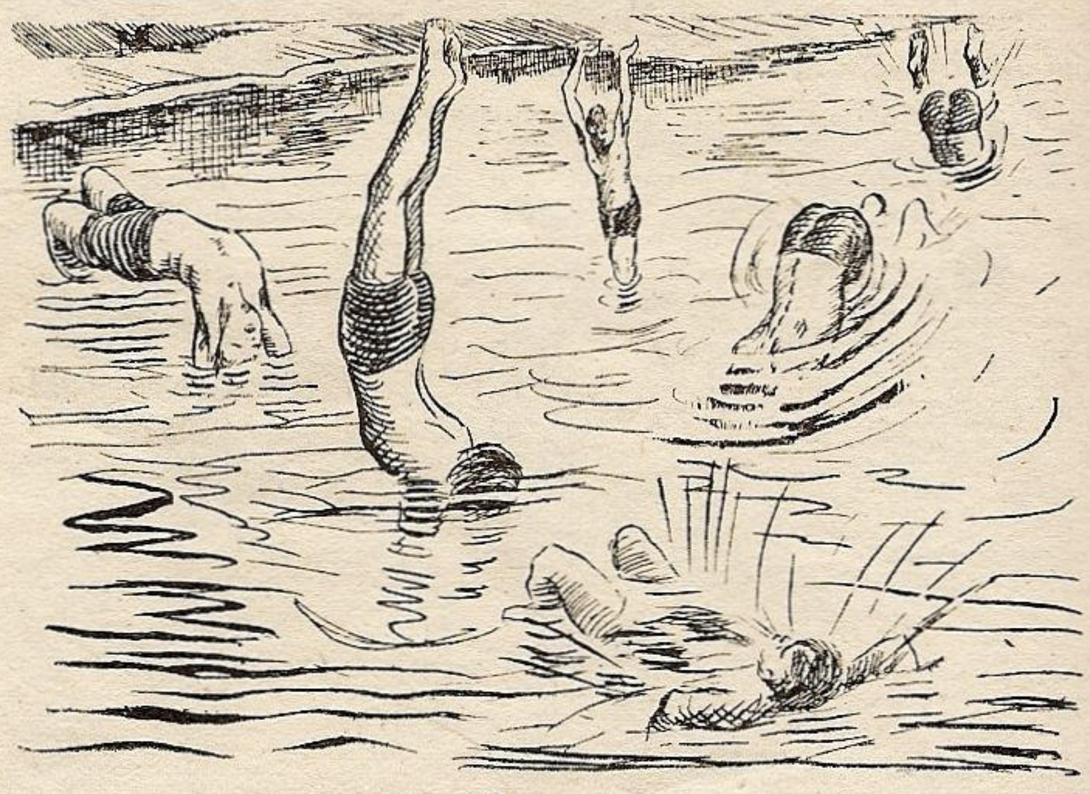


Fig. 22. — Jocuri.

Numai trambulina a rămas mărturie a activităţii intense din timpul verii.

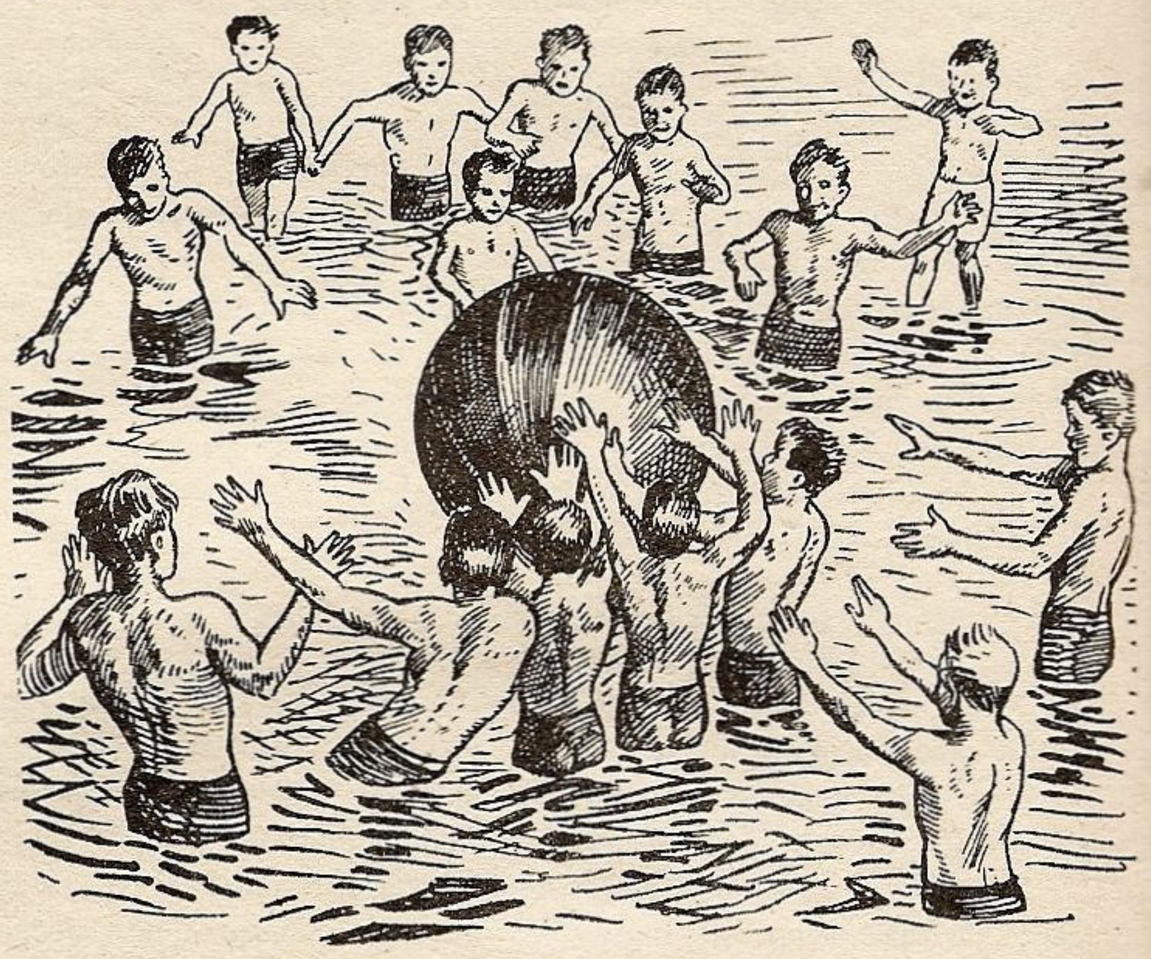


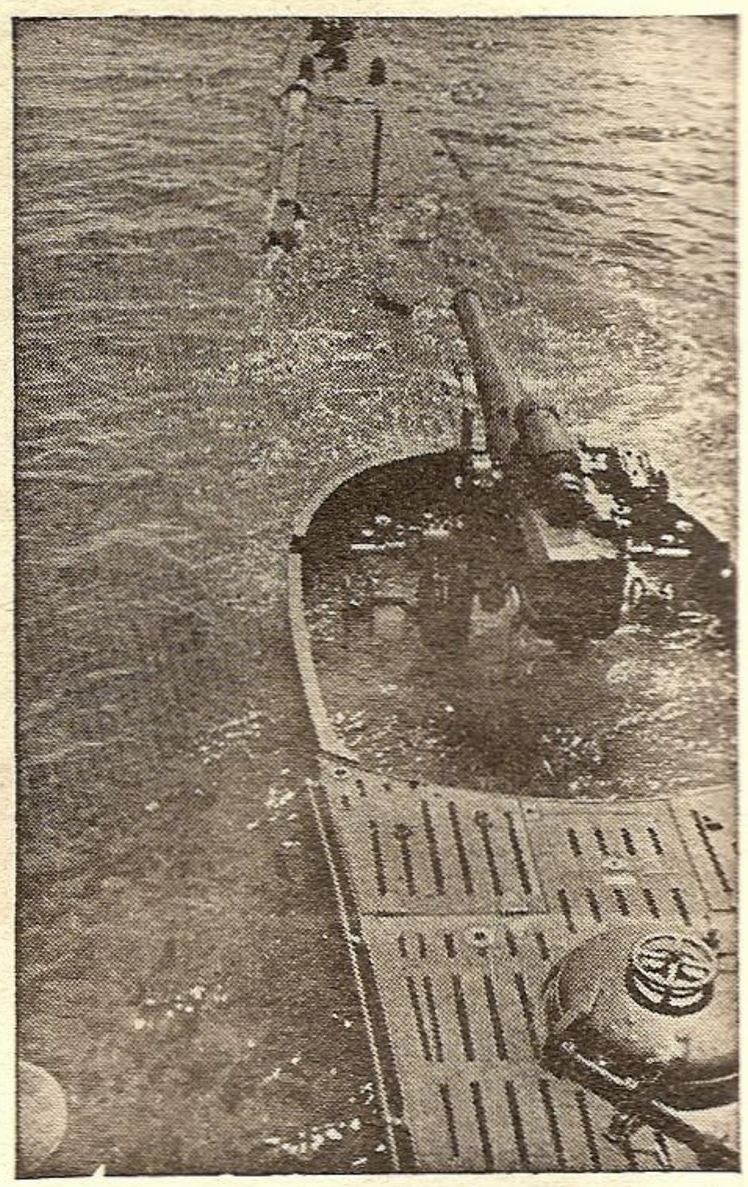
Fig. 21. — Jocul cu mingea.

Dar iarna, trambulina, ultimul semn al sbuciumului din vară a dispărut şi ea, luată de gheţurile depe Dunăre.

VICTOR COJOCARU
Profesorul de educaţie fizică al Fundaţiei Culturale Regale Regele Mihai I.

Războiul submarin

de Comandor ION TĂNASE



Acum 138 ani, în urma isbândei dela Trafalgar, Anglia rămânea singura stăpână a mărilor. Chiar în anul acestei isbânde, Americanul Fulton oferi Amiralităţei britanice invenţia sa „submarinul". Primul Lord al mărei, bătrânul Amiral John Jervis, nu primi această drăcească născocire, ci o îndepărtă spunând ofiţerilor englezi: „Nu vă uitaţi la ea; să nu o atingeţi. „Dacă o vom lua noi, atunci o vor voi şi alţii şi aceasta „va fi cea mai mare lovitură ce şi-ar putea închipui „cineva contra supremaţiei noastre pe mare".

„Don't look at il, and don't touch it. If we take „it up, other nations will, and it will be the greatest „blow at our supremacy on the sea that can be ima„gined".

Bătrânul amiral învingătorul din lupta navală dela St. Vincent, cu presentimentul său de marinar a văzut cu mai bine de o sută de ani înainte ce primejdie de neînchipuit va fi submarinul pentru puterea maritimă britanică, ajunsă atunci pe cea mai înaltă culme a strălucirei sale. In adevăr în 1917 submarinul era cât pe aci să îngenunche pe cea mai mare putere maritimă a lumei. Numai timiditatea conducerei războiului german în folosirea submarinului şi lipsa de cunoştinţă a puterii ascunse a acestei arme a făcut ca Anglia şi aliaţii săi să treacă numai la o muche de cuţit de înfrângere.

In timpul micului răsboiu mondial Germanii abia au reuşit să vadă, cu întârziere însă, puterea armei submarine, pe când în acest timp aliaţii au putut găsi şi organiza armele de apărare contra submarinului. Invăţarea folosirei nouei arme l-a costat destul de mult pe poporul German, anume pierderea răsboiului; iar pe Marina Germană pierderea unei flote durată cu mare casnă timp de o viaţă de om, distrugerea puterei sale navale şi înscrierea pe lista de nave căzute în luptă a 199 submarine duse în împărăţia lui Poseidon.

Submariniştii germani din răsboiul trecut (1914—1918) au mânuit arma cu aceiaşi îndrăsneală, cu aceiaşi isteţime şi cu aceiaşi bucurie a dăruirei de sine ca şi acum. Conducerea superioară a răsboiului nu a dovedit însă îndemânarea trebuitoare în îndrumările şi acţiunile sale politice, strategice, organizărei şi technicei pentru a scoate din acţiune submarinelor cel mai mare folos cu putinţă. Numai acest desacord între tactică de o parte şi conducere politică şi strategică de cealaltă parte a fost pricina neisbândei.

După răsboiu spiritul submarinist s'a desvoltat puternic şi sănătos la ofiţerii şi echipajele navelor germane, deşi Marina Germană a fost lipsită un timp de arma submarină. Conducereă superioară a cercetat fără pic de părtinire, migălind toate acţiunile submarinelor ,căutând să deslusească neîndoios pricinele isbânzilor şi neisbânzilor şi a tras învăţătura bună pentru viitor, aşa că atunci când Marina Germană a putut din nouă să aibă în zestrea ei arma submarină, aceasta s'a desvoltat repede şi armonios, dela conducere trecând prin technică la execuţie. Deşi pierderile din răsboiul trecut au fost destul de mari, totuşi atragerea către arma submarină a fost şi este foarte mare printre marinarii Reichului. Echipajele submarinelor germane sunt alcătuite numai din voluntari, atât ofiţerii cât şi marinarii. Cuvintele scrise pe lista de onoare dela *Şcoala Navală* din Mürwik:

„Nu te văita, îndrăsneşte mereu, navigaţia este o nevoe" au cuprins făptura şi spiritul marinarilor germani. Ele le luminează bucuria jertfei, ele le dau îndemânarea în manevră, ele le făuresc curajul acţiunei şi răbdarea aşteptărei pe mare, pe orice vreme şi în condiţiuni oricât de grele, pentru a întâlni duşmanul.

Mi-a fost dat să văd ofiţeri germani depe submarin în ajunul plecărei în încrucişare pe Ocean. Nu am văzut oameni mai fericiţi. Din toată făptura lor, radia o fericire robustă, plină de nădejde şi voinţă de a se măsura cu marile primejdii ce-i aşteaptă pe valul lung al oceanului. Am rămas adânc mişcat de această bucurie a jertfei şi mi-a străfulgerat în minte gândul:

„Dacă a învinge înseamnă a-ţi impune voinţa ta duşmanului, atunci, cu asemenea voinţă neschimbată se va ajunge sigur la victorie".

In micul răsboiu european apărarea a reuşit să vină cu mijloace care să oprească efectul strădaniilor submarinului. Surpriza submarinului a fost egalată de surpriza bombei antisubmarine şi refolosirea convoaielor, sistem folosit încă de pe timpul luptelor dintre Atena şi Sparta.

In 1914—1916 submarinul eşit în larg, în afara brâului de mine ce închidea Marea Nordului era lăsat singur cu propriile lui mijloace. De aceia şi loviturile lui au putut fi parate.

Astăzi submarinul dela eşirea din bază şi până la înapoiere este ajutat mereu în operaţiunile sale fie de alte submarine, fie de conducerea răsboiului dela uscat, fie de bazele plutitoare pentru submarine. Acest fapt, pe lângă foloasele materiale, aduce cu el şi folosul sprijinului moral. Submarinul nu se mai simte singur în imensitatea oceanului. In caz de nevoe îi vine în ajutor alte submarine, fie chemate de el, fie trimise prin ordine de către conducerea răsboiului sub-

marin. El a scăpat de codeala pricinuită de teama că va rămâne fără combustibil, uleiuri, hrană, muniţiuni sau torpile, precum şi de durerea să privească cu inima strânsă cum, din lipsă de cele trebuitoare sau de ajutor, îi scapă mare parte din prada bogată. Acum în minutul prielnic îndrăsneşte cât mai mult pentrucă ştie că poate fi aprovizionat şi în larg. Prada bogată nu mai scapă uşor, pentrucă la semnalul submarinului ce a zărit convoiul aleargă submarine din toate părţile şi se alcătueşte o haită — după cum o numeşte autorităţile navale germane — destul de puternică. Haita urmăreşte convoiul pas cu pas. Când numărul submarinelor a ajuns destul de mare faţă de mărimea convoiului şi a excortei sale, în ciuda puternicei apărări prin distrugătoare, corvete şi avioane, submarinele atacă din toate părţile. Deobiceiu fiecare vas este atacat de câte două submarine de odată. Atacul continuă neîntrerupt zi şi noapte până când convoiul este distrus în întregime. Intre atacuri urmează şi pauze fie din pricina răspândirei navelor convoiului, fie din pricină că unele submarine îi pierd urma, pentru că navele apărării le silesc să se coboare la adânc şi să stea mai mult timp acolo pentru a se apăra de bombele antisubmarine. Navele vătămate ce rămân singure în urma convoiului sunt date la fund de către submarin prin lovituri de tun.

Astăzi numai contratorpiloarele, crucişetoarele, navele repezi şi avioanele mai sunt periculoase pentru submarin. Când este vorba despre corvete sau alte nave de escortă construite înainte de începerea şi către începutul războiului care au deobiceiu o viteză redusă cam 15 mile pe oră, submarinului nici nu-i pasă de ele. Submarinele de astăzi au viteză mai mare aşa că le pot juca după plac. Ele au urmărit şi dat de curând la fund un convoiu de nave de transport repezi, cu 15 mile viteză pe oră.

Datorită acestei viteze mari submarinele pot să folosească diferite feluri de luptă după felul apărării convoiului. Când excorta este alcătuită din nave repezi mai cu seamă distrugătoare şi mai este apărat şi de o aviaţie mai numeroasă, fie ambarcată pe navele mari ale convoiului, fie dela uscat — când convoiul luneşte pe drumuri pe care ajung avioanele dela uscat — atacul se dă pe înserat, în zori sau mai ales noaptea. Ziua submarinele urmăresc convoiul numai din depărtare, iar spre seară se apropie pentru atac. Se înţelege dela sine că de multe ori îl pierd fie din pricină că vine câte o pâclă de ceaţă, sau câte vre-o ploaie, fie din alte pricini care micşorează vizibilitatea. Pentrucă au viteză mare, aleargă după el şi de cele mai multe ori îl prind din nou. Când apărarea poate fi jucată mai uşor din lipsă de viteză a ei, atunci atacurile de zi sunt destul de numeroase.

Comunicatele vestesc aproape întotdeauna că după lupte grele de zi şi noapte ce au ţinut mai multe zile şi mai multe nopţi au fost date la fund nave dintr'un convoiu puternic apărat. Aceasta înseamnă că submarinele germane de astăzi se iau la trântă în adevăratul înţeles al cuvântului cu convoiul şi apărarea sa. Aproape la fiecare atac de convoiu sunt date la fund şi nave din escortă, distrugătoare şi corvete. Aceasta iarăşi înseamnă că submarinul nu se mai sperie şi nu mai fuge părăsind convoiul atunci când se arată navele apărării. Faptul acesta şi cele enumărate mai sus arată că submarinul a luat un pas înainte apărărei şi deci isbânda sa este mai uşoară.

Astăzi pentru submarin greutatea mare a mai rămas găsirea convoaielor sau a navelor care luntresc singure. Din pricină că puntea lui — când este afară din apă — este foarte joasă nu poate să vadă dela depărtare mare navele ce plutesc pe oceane sau mări. Trebue să încrucişeze multă vreme până dă peste o ţintă vrednică de luat în seamă. Când priveşti o hartă a oceanului, chiar mare cât un perete, se pare că tot ce s'ar afla pe ocean se poate vedea numai decât. In realitate nu este aşa. In războiul trecut au trecut ele flote întregi în Marea Nordului la depărtări destul de mici una de alta fără să se zărească.

Dacă submarinul ar putea fi înzestrat cu un hidroavion de recunoaştere atunci i s'ar mări mult raza de vizibilitate şi deci se va uşura găsirea ţintelor pentru armele sale.

Comandor, IOAN

Răvaş Dunării !

...„Dunăre, Dunăre
Drum fără pulbere..."

Dunăre, toată copilăria mea
A rămas lângo salcie în marginea ta ;

Toate visele cu feţi frumoşi şi smei
S'au risipit în oraşul cu salcâmi şi tei ;

Imi plimbam gândurile într'un caic
Şi'n amurg ţi le dăruiam pe nimic ;

Imi purtam vacanţele cu barca prin soare
Şi'n năframă visele : luminiş cu cicoare !

Pescarii tăi îmi spuneau câteodată poveşti
Din ţara lor cu împliniri în fereşti !...

Aveam un prieten, un turc... şi fuma...
Spunea basme'n port şi'n amurg cânta ;

Intr'o zi mi l-ai luat şi l-ai dus departe
— O plută pe valuri înspre Mările Moarte !...

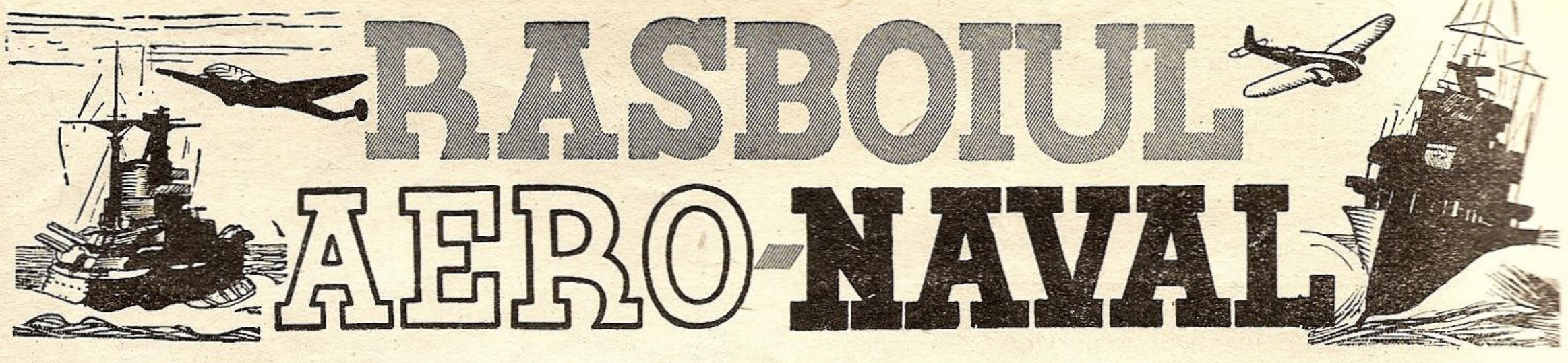
. . . . . .

Anii s'au dus şi cu ei visele
S'au risipit în vânt ca narcisele !

. . . . . .

Dunăre, Dunăre, toată copilăria mea
A rămas lângă'o salcie pe marginea ta...

MIORIŢA MUŞAT



RASBOIUL AERO-NAVAL

1 Aprilie — 31 Mai

SUBMARINELE

In acest interval submarinele au făcut, relativ, mai puţine victime. Totuşi când escadrilele subacuatice au surprins un convoi, oricât de bine apărat, nu s'au lăsat până nu au cauzat cât mai multe pierderi, urmărind convoiul zile întregi.

Astfel la 23.IV au scufundat 16 vapoare cu o deplasare de 121.500 tone; la 30.IV 10 vapoare cu o deplasare de 54.000 tone, torpilând alte trei; între 2—5 Mai alte 16 vapoare cu 102.000 tone; între 6—8.V, alte 13 cu 74.000 tone; 10—12.V încă 10 vapoare de 55.000 tone; 28—30.V 15 vapoare de 90.000 tone.

La 26.IV a fost torpilată nava port-avioane americană „Ranger" armată cu 8 tunuri de 127 mm. şi 50 de 400 mm. antiaeriene.

Totalul scufundărilor în Aprilie se ridică la 63 vapoare cu un deplasament de 423.000 tone, din care 415.000 se cuvin submarinelor. Ca vase de luptă au fost date la fund un vas purtător de avioane, un crucişetor, trei distrugătoare şi un submarin. In luna Mai tonajul scufundat se ridică la circa 300.000, faţă de 900.000 în aceiaşi lună a anului trecut.

AVIAŢIA

Aviaţia în acest interval şi-a arătat mai mult ca ori când eficacitatea. Cea anglo-americană, după lichidarea frontului african, s'a năpustit cu furie asupra centrelor militare, dar mai ales de terorizare a populaţiei civile şi a monumentelor istorice.

Astfel a fost bombardat Anvers, unde numărul morţilor a fost de 2.003 şi al răniţilor 608: Paris, în special parcurile şi arenele, cu rezultat 500 morţi şi peste 1.000 răniţi; St. Brieux, Bordeaux, Rouen, Aberville, Rennes. Ţinutul Ruhrului, ecluzele din Germania, Essen, Düsseldorf, au fost ţintele preferate.

Italia de asemenea au fost greu încercate de bombardamentele aeriene: Neapole, Regio, Sicilia, Palermo, Livorno, Messina, Sardinia, Pantelaria, etc. La Roma s'au aruncat numai manifeste.

Aviaţia *germano-italiană*, pe lângă o dârză apărare contra cetăţilor sburătoare, a bombardat porturile africane de Nord, Sudanul şi Anglia. Pe frontul de răsărit cea germană, slovacă şi română au sprijinit acţiunile ofensive şi defensive dela Leningrad până la Kuban.

Cea *sovietică* a bombardat la 4 V. Constanţa, cu puţin efect. Două din avioanele atacatoare au fost nimicite.

Pierderile aviaţiei sovietice se ridică până la 1 Aprilie la 7.283 avioane. Ne facem de aci o idee de pregătirea armatei roşii.

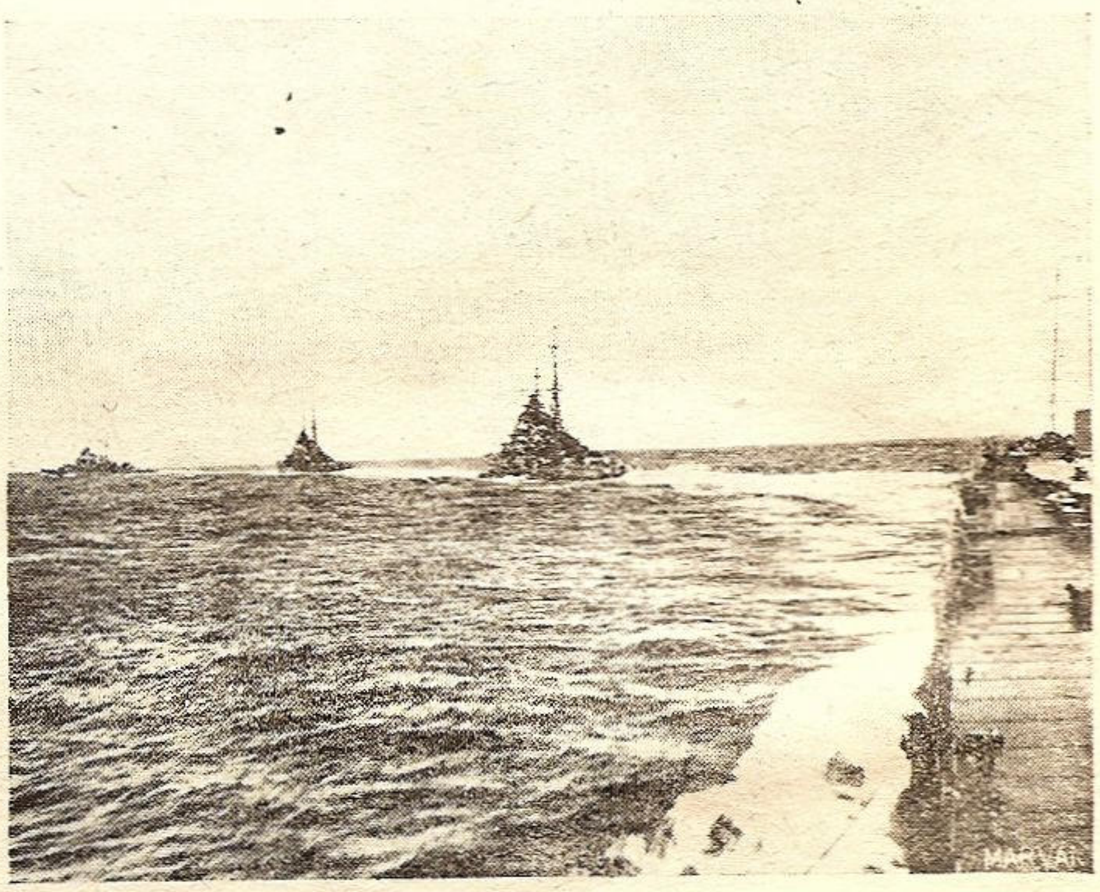
TUNISIA

Cu toată superioritatea numerică a trupelor anglo-americane, cele germano-italiene se menţin, trecând deseori la contraatacuri şi cauzând duşmanului mari pierderi.

La începutul lunii concentrările erau la Sud în regiunea Mohnassi, la Nord spre Teburba, în zona muntoasă care dă mari posibilităţi de defensivă.

Mareşalul Rommel, prin abile manevre continuă, cu pauze, retragerea printre mare şi munţi, spre a se uni cu armata de Nord din jurul Tunisului şi Bizerta, reuşind a dejuca toate încercările aliaţilor de a-i cădea în flanc şi spate.

Presiunea mereu crescândă, prin aducere de noui forţe, a silit forţele germano-italiene să cedeze eroic terenul pas cu pas. Abia la 4. V a fost evacuat Mateur, la 8 Mai Bizerta la 10.V Tunisul, iar la 13.V capitularea ultimelor forţe, care au ţinut în loc timp de şase luni forţele anglo-americane. *„N'a fost o predare, ci o apoteoză!"* a spus foarte bine mareşalul Masse.



O escadră în marş.

EXTREMUL ORIENT

La 7.IV formaţii aviatice au atacat în regiunea Solomon forţe inamice, scufundând un crucişetor, un distrugător, zece vase de transport, avariind alte 10 şi doborând 37 avioane. Japonezii au avut 6 avioane, pierdute prin aruncarea benevolă a piloiţlor cu avionul asupra inamicului.

La 20.V forţe americane au debarcat in insula Atu din Aleutine. Luptele sunt în curs pe uscat. Pe mare, aviaţia japoneză a scos din luptă două distrugătoare, iar într'o ciocnire navală un vas de linie şi un crucişetor a-

merican au fost grav avariate, dacă nu chiar scufundate. La 30 Mai garnizoana din Atu copleşită, a fost silită să capituleze.

FRONTUL RĂSĂRITEAN

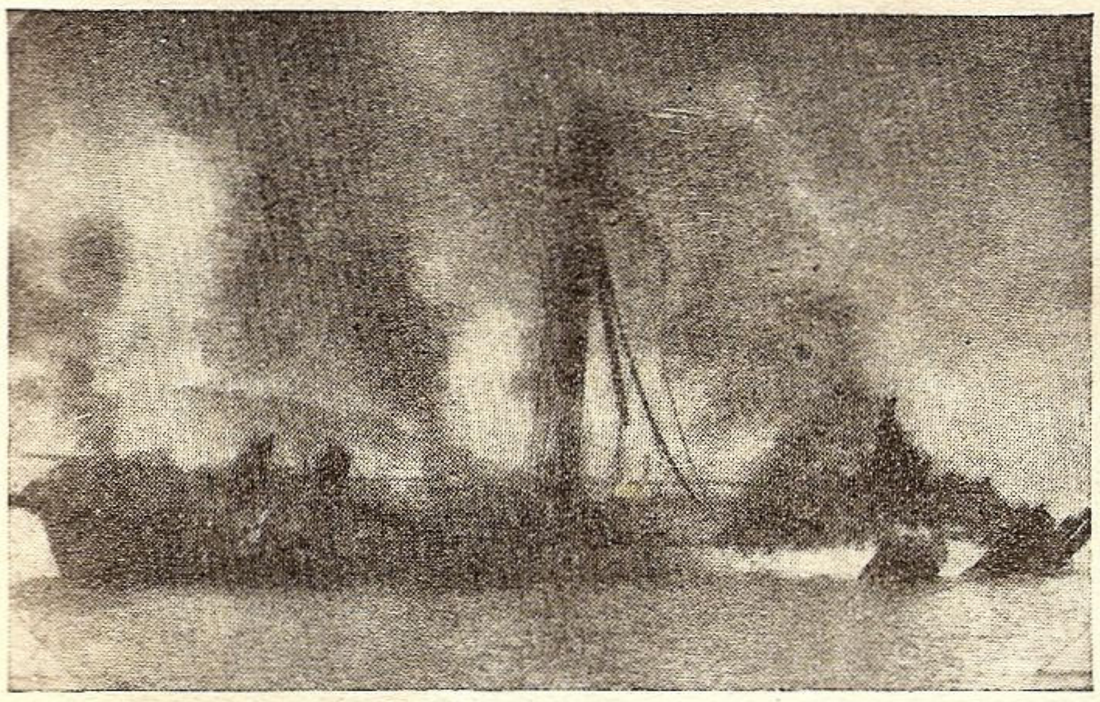
Pe frontul de Răsărit, în aceste două luni, în afară de regiunea Kuban, a fost un calm relativ, pregătitor al unor operaţiuni în stil mare deoparte şi de alta.

Forţele germane au continuat ofensiva la Sud de lacul Ilmen. La 3.IV inamicul a pierdut 1225 morţi, 370 prizonieri, 26 tancuri, 25 tunuri şi numeros alt material.

La Sud de lacul Ladoga operaţiuni locale. Leningrad violent bombardat.

Atacurile contra puternicului cap de pod dela Cuban au reînceput la 5.IV, — respinse însă prin vitejia trupelor germane şi române, — vânătorii de munte în special.

Importantul port Novorosisk a fost de asemenea ţinta bolşevicilor, cu atacuri directe sau încercări de debarcare la Nord şi la Sud, — toate respinse. Una din ele de mare amploare la 10.V s'a soldat cu scufundarea a 30 de vase şi nimicirea a trei batalioane.



Ultimele clipe ale unui vas torpilat.

La 23.IV aviaţia germană a bombardat portul Poti. In regiunea Temriuc au fost scufundate 11 vase.

DIPLOMATICE

Conflictul între Soviete şi guvernul polon dela Londra s'a agravat prin descoperirea miilor de ofiţeri po-

Ori bate vântul contra, ori am pus noi velele pe dos!

(Curentul)

lonezi ucişi la Katyn. La 28 Mai Moscova a rupt relaţiile cu guvernul Sihorski, acuzându-l de a avea legături cu Germania.

Fuehrerul Marelui Reich a avut întrevederi între 7—10.IV cu Ducele Mussolini, la 12 Aprilie cu d-l Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului Român, iar la 29 Aprilie cu d. Laval.

Chili a rupt la 19.V legăturile diplomatice cu Franţa, România, Ungaria şi Bulgaria.

La Washington, în faţa congresului, d. Churchill, premierul britanic, a expus situaţia războiului.

Stalin a primit la 24.V un mesaj personal din partea d-lui Roossevelt, prin ambasadorul Davies. Un prim rezultat a fost desfiinţarea internaţionalei a III-a; comunismul, din internaţional şi sub conducerea Moscovei, devine naţionalist (!).

Siliţi prin foamete, marinarii francezi la 30.V au cedat britanicilor flota din Alexandria compusă din vasul de linie „Lorraine" de 23.000 tone, crucişetoarele „Suffren", „Duquesne", „Tourville" şi „Duguay-Trouin, 3 torpiloare şi un submarin. La bord s'au urcat marinari englezi.

Rugăciune pentru marinari

O, Dumnezeul marinarilor
să cruţe
In noaptea asta, navele plecate
La drum, pe ape 'ntunecate,
Ca nişte antice căruţe
Cu cai de valuri înspumate...

Aleargă vânturi după ele,
Ca duhuri înspăimântătoare,
Cu-aripi rebele,
Vrând să le prindă'n ghiare...

O, Dumnezeul mărilor
să 'ndemne
La pace valurile furioase,
Şi să facă semne
Lui Neptun — matroz dement —
Să-şi ţie iarăşi sub trident
Cohortele năbădăioase...

O, Dumnezeul mamelor
şi al copiilor
Să aibe 'ntr'una'n paza lui cea bună,
Pe mateloţi, în noaptea fără lună,
Plecaţi de-a lungul vijeliilor!

O, Dumnezeul vânturilor rele
In porturi, să'ngrijească de logodnice;
Să'mprăştie pe mare piedice grele
Şi navelor — să dee scopuri rodnice!

O, Dumnezeul vaselor
Să odihnească
In fundul cimitirului marin
Pe-acei căzuţi în luptă vitejească,
Ce'n raclele de valuri dorm... Amin!...

AL. BILCIURESCU

Peisaj

Norii — ca'n poemul lui Ossian
Foarfecă al cerului noian.

Luna îşi conduce mica barcă
Şi cu stele blonde o încarcă.

Valurile mării siderale
Farmecă tăcerile-ancestrale,

Iar în scoici albastre de senin
Cântă duhul nopţilor marin...

AL. BILCIURESCU

„URECHEA LUI NEPTUN"

Iluzica mării

(D-rei Madeleine Cocorăscu)

Orhestra valurilor line,
In tactul liniştei depline,
Incepe, calm, seninu-i cânt:
Arcuş de-azur, viori de vânt...

Romanţa zărilor albastre,
Poema tainicelor astre
In inimă de scoici, vibrând,
Răsună'n suflet şi în gând...

Şi marea-şi murmură destinul,
Extazul, farmecele, spleenul,
Imaculatu-i ideal
In glasul blând al unui val...

Dar marea uneori răstoarnă
Tăcerea... Vântul, ca o goarnă,
Anunţă'n ritm de vijelie
Neliniştita simfonie...

Şi-atunci, Thalassa schimbă tema:
Işi urlă'n zare anatema...
Şi, triste, notele ce curg
Ingroapă navele'n amurg.

AL. BILCIURESCU

Port — Astral

— Unde este căpitanul
Cerului?
Fumează pipa!...
Şi trec norii cu toptanul
Legănându-se pe-aripa
Brizelor cu svon nocturn.
Şi coboară 'ncet din turn
Tristul, palidul amurg...
Iar tăceri, şiroaie, curg...

— Unde e acuma nava
Cerului? Răsare lin,
Impletindu-şi calm zăbava,
Şi cu stele stă la sfadă
Ca să intre — apoi în radă
De port magic şi senin...

AL. BILCIURESCU

Pescuit astral

Pescarul lunei vrea să prindă
In apa bolţii peşti de aur
Ce stau alene în oglindă
De mistic şi astral tezaur.

Pescarul lunei svârle-o plasă,
Dorind să prindă licuricii...
Pe cer, au stele de mătasă
Clipirea genelor pisicii...

AL. BILCIURESCU

Recenzii

Prin buna voinţă a d-lui ataşat de presă pe lângă legaţiunea Spaniei primim următoarele ziare şi reviste Spaniole:

REVISTA GENERAL DE MARINA, patronată de E. M. de la Armada, intemeiată în 1877, Nr. 1 din 1943.

Excelenta revistă redă, cu documente şi stampe „dezastrul invincibilei Armade" de comandor Manuel R. Novas; Necturlobio, aparatul cu care se măsura pe vremuri înălţimea polarei spre a se afla latitudinea, de Salvador Careia Franco, coronol astronom; învăţăminte din război, de colonelul de infanterie marină F. de la Cruz Lacaci; Metode de trasat curbele de înălţime de lt. comandor Juan Garcia; în jurul jurnalului de bord al lui Columb (1—31 Ianuar 1943) de Diego de Valira; scorbutul de J. Gavira; nota profesională: războiul în Mediterana; miscelanea; iernarea căpitanului Ross în oceanul Inghetat; bibliografie: cronica internaţională.

PUEBLO cu interesante articole asupra submarinelor şi zona de operaţiuni, asupra distrugătoarelor de: Luis de Salazar.

În acelaş ziar se vorbeşte de flotele de comerţ şi excepţionala lor importanţă.

Din Lloyd Registru reese că tonajul mondial, se ridică în 1938 la 67,8 milioane tone, la care dacă se adaogă 2,7 milioane tone în construcţie reese că în anul 1939 tonajul mondial se ridica la 70,5 milioane tone.

In conflictul actual problema se pune: reuşesc puterile aliate să construiască tot atât cel puţin, dacă nu mai multe tone de cât reuşesc submarinele axei să scufunde?

Pe de altă parte ţările neutre au intreprins o campanie de construcţiuni spre a putea face faţă nevoilor de import prezent şi a fi independente în viitor. Exemplul tipic este al Elveţiei, care deşi fără să aibă eşire la mare, a fost nevoită să-şi creeze o flotă comercială.

D. SANTOS ALCOCER vorbind de flota comercială Spaniolă, arată că şantierele Spaniole din Atlantic şi Mediterană, lucrează într'un ritm accentuat nave de comerţ şi petrolifere dela 100 la 16.000 tone atingând în 1942 un total de 80.000 tone cu o valoare de 318.800.000 pesetas. Paralel cu construcţiile de nave s'a desvoltat şi industria de motoare.

Cele mai importante şantiere sunt în Bilbao, La Oviedo, Cantabrica, folosind peste 50.000 de lucrători.

Toate acestea dovedesc că Spania sub Caudillo după ce a pus linişte în ţară scăpând-o de debandanda bolşevică, s'a aşezat serios la lucru pentru propăşirea economică.

NAUTICUS în articolul: Răsboiul Naval în 1942, rezumă acţiunile principale şi lupta pentru stăpânirea mărei între navele de suprafaţă, submarine ,şi aviaţie.

Din tablourile de mai jos se vede importanţa acestor două arme din urmă, care va avea urmări asupra viitoarelor construcţii şi a tacticei marinei.

Proporţia vaselor scufundate:

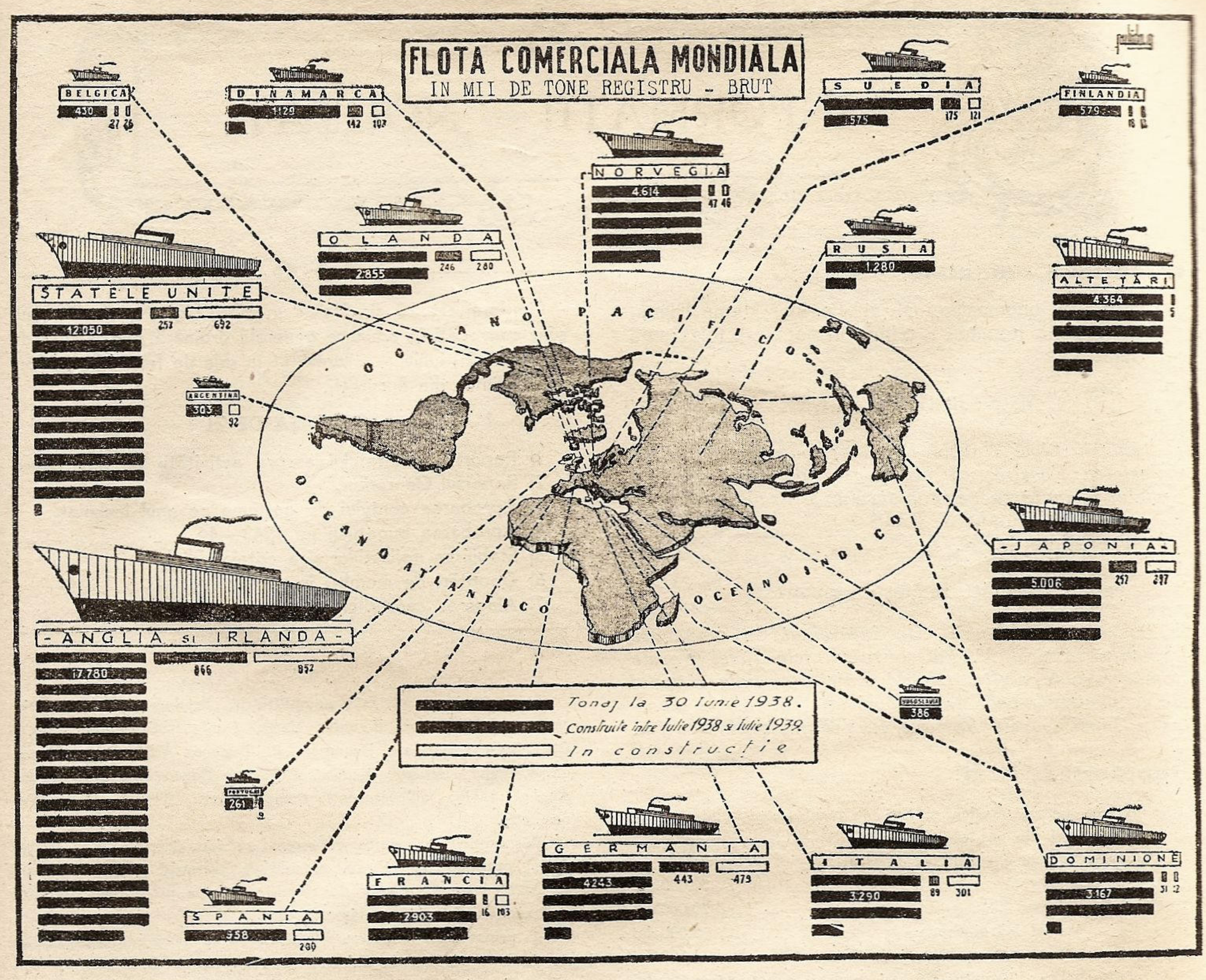
ANII	Marina	Aviaţia
1940 . . .	72 %	28 %
1941 . . .	55 %	45 %
1942 . . .	90 %	10 %

Tablou de vasele scufundate in 1942 de submarine, forţe navale şi aviaţie

Lunile	Submarine	Forţe de suprafaţă	Mine	Total Marina	Total Aviaţia	TOTAL
Ianuar	497.000	125.000	—	622.000	156.000	778.000
Februar	482.400	16 000	—	498.400	336.000	834.400
Martie	844.100	225.000	5.000	1.074.100	52.000	1.126.100
April	549.800	140.000	26.700	716 500	40 300	756.800
Maiu	830.200	22.000	—	852.200	175.000	1.027.200
Iunie	818.300	54.400	22.500	895.200	27.600	922.800
Iulie	964.400	—	19.000	983.400	218.000	1.201.400
August	860.600	43 000	34.000	937.600	122.000	1.059.600
Septembrie	772.200	3.000	—	775.200	242.500	1.017 700
Octombrie	650.900	5.000	14.000	669.900	41.000	710.900
Noembrie	1.064.400	20.000	6.000	1.090.400	152.000	1.243.000
	8.334.300	653.400	127.200	9.114.900	1.562.400	10.677.300

ANUL	Submarine	Vase de suprafaţă	Mine	Aviaţie	TOTAL	Media lunară
1940	4.375.300	788.700	239.500	2.192.500	7.596.000	633.000
1941	4.063.800	649.700	199.900	3.883.200	8.796.600	733.000
1942	8.334.300	653.400	127.200	1.562.400	10.677.300	970.000

Recapitularea pe 1940, 1941 şi 1942.



A. B. C. MARINARESC

Liga Navală Română *în opera ei de propagandă și inițiere marinărească, a dat la iveală lucrarea cu titlul de mai sus, care are două merite:*

I. *Pune la îndemâna tuturor un vocabular de termeni marinărești, cu explicația lor, însoțită de numeroase ilustrațiuni. O simplă răsfoire și ochire scutește cercetarea de manuale, foarte rari și scumpe și face înțeleasă orice expresiune din pitorescul limbajului celor ce călătoresc pe ape.*

II. *Paralel cu vocabularul în limba română, sunt și alte patru în limbile:* engleză, franceză, germană și italiană. *In aceste vocabulare, pe lângă traducerea termenilor, se găsesc și expresiunile din limbile respective, ajutând astfel cititorul sau traducătorul în a prinde sensul exact.*

Sperăm că grație acestui vocabular vor dispare ororile din traducerile făcute la iuțeală, atât din cărți cât și dela cinematograf.

Dăm unele din ele, — ca să se vadă și mai bine cât de mult lipsea o asemenea lucrare și marele serviciu adus de Liga Navală:

„Locotenent de vas" *în loc de* „căpitan", — *din lieutenant de Vaisseau, Schiffs-leutenant, tenente di vascello.*

„Căpitan de vas" *în loc de* „comandor" *din capitaine de vaisseau, Schiffs capitän.*

„Păziți-vă de vopsea!" *în loc* „Atenție la pavilion!, — *din „attention au couleurs!", comandă ce se dă când se ridică cu onoruri pavilionul la navele de război.*

„Și-a perdut farfuria", *în loc de* „și-a perdut echilibru", — *dela „a perdu son assiette".*

„Papagalul mic", „Maimuța mare", — *în loc de* „Rândunica mică", „Sburătorul mare", *cum așa frumos au botezat marinarii noștri cele mai de sus vele = pânze ale unei corăbii.*

„Mâinile pe bord" *în loc de* „echipaj pe punte", — *dela „hands an board".*

Și câte altele, nu din vina traducătorilor, ci numai din neputința de a găsi îndrumările necesare în românește.

De acum... nu mai există motiv de scuze. Iar cititorii noștri vor găsi în lucrarea „A.B.C. marinăresc, vocabular în cinci limbi" *prilej de inițiere în tainele* marinăriei.

ZIARELE

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame omagiale.

Cu prilejul onomasticei M. S. Reginei Mame Elena.

Liga Navală Română a trimis următoarea telegramă omagială:

M. S. REGINA ELENA

Membrii Ligei Navale Române, roagă respectos pe Majestatea Voastră, să binevoiască a primi de ziua numelui, asigurarea devotamentului şi dragostei lor.

V. Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedinte L. N. R.

La care s'a primit următorul răspuns:

Doamna de Onoare este însărcinată a transmite Domnului Amiral N. Păiş, Preşedintele Ligei Navale Române, calde mulţumiri ale Majestăţei Sale Reginei Mame pentru bunele urări exprimate în numele membrilor Ligei Navale Române cu prilejul zilei numelui.

Donatorii L. N. R.

Dragostea pentru marină şi ligă se mani-festează între altele şi prin donaţiuni din par tea membrilor,

Dăm mai jos numele ultimilor donatori:

Şantierele Galaţi	50.000 lei
Municipiul Timişoara	20.000 lei
D-na Maria Amiral Mărgineanu	2.000 lei
Avocat Roman Sacha, Aleia Mitropoliei Nr. 1	1.500 lei
I. Cămărăşescu, Str. Romulus, 77	500 lei
Weber Hans, Bd. Carol, 18	500 lei
Ing. Ioanovici Aurel, Str. Paris, 28	500 lei
Eugen Bianu, Str. Alecu Russo, 11	500 lei
Ioan P. Joan, Str. Moara Domnească (Colentina)	5.000 lei
Mariette Gibson, Bd. Basarab, 21	500 lei
Radu I. Băncilă, Bd. Dinicu Golescu, 37	300 lei
Xenocrat Damian, Str. Cuza Vodă, 32	1.000 lei
Hipocrate Farasopol, Calea Plevnei, 50	1.000 lei
Erna Schick, Bd. Elisabeta, Nr. 20	200 lei
Ioan Th. Gherman, Str. Popa Tatu, 83	110 lei
Gheorghe Stillu, Cal. Griviţei, 102	150 lei

Recruţii Marinei Regale au depus jurământul într'un port basarabean.

Intr'unul din porturile Basarabiei desrobite, în semn de supremă cinstire şi adâncă legătură cu pământul şi apele de dincolo de Prut, recruţii marinei au depus jurământul.

Solemnitatea s'a desfăcut în cadrul unei manifestări deosebite, în prezenţa a însuşi Comandantului Marinei Regale, d. Contra amiral Ioan Georgescu, care a sosit în acest scop în portul basarabean, la bordul yachtului „Măcin" fiind însoţit de d-nii lt. comandor Titus Samson şi cpt. Paul Străjescu. In întâmpinarea Comandantului Marinei Regale, au eşit la debarcader, d-nii lt. colonel Ştefan Bucurenciu şi maior Constantin Duceleanu.

Insoţit de aceştia, d. Contra amiral Georgescu a trecut în revistă pe nouii marinari. Protoereul Ioan Parocescu şi preotul Nicolae Pali au oficiat un serviciu religios.

CONVOCARE

Conform art. 20 din Statut, membrii Ligii Navale Române sunt convocaţi în adunare generală ordinară pentru ziua de Duminică 20 Iunie a. c. orele 11 în sala de festivităţi a Cercului Militar din Bucureşti.

ORDINEA DE ZI

1) Raportul comitetului asupra activităţii pe anul scurs.
2) Raportul Cenzorilor.
3) Aprobarea contului de gestiune pe anul încheiat.
4) Aprobarea bugetului pe 1943—44.
5) Stabilirea cotizaţiilor şi a cotelor filialelor.
6) Cooptări de membri în comitet.
7) Alegerea cenzorilor.

Se mai găseau de faţă notabilităţile oraşului basarabean, precum şi d-nii maiori Romulus Herţa, Emil Dumitrescu; căpitanii Otto Bolschi, Grigore Uzunescu, P. Tomenco Vică, Radu Gheorghian, Păun; locotenenţii Marcel Pâslea, Eugen Nicolescu Hilohi, Anghel, Savin; sublocotenenţii Stegaru, Ruga, Gavrilă, Manea Penea, etc.

Răspunsurile la slujba religioasă au fost date de corul Catedralei oraşului Basarabean, condus de maestrul Grigore Şerban.

Apoi, întregul efectiv de recruţi a depus pe drapel ,legiuitul jurământ de credinţă ostăşească.

A urmat apoi defilarea, deschisă de d. lt.-col. Buturenciu şi de fanfara Diviziei de Dunăre sub conducerea d-lui căpitan Dumitru Tocariu. Intr'o atmosferă de încredere şi mândrie în dârzenia şi priceperea viitorilor marinari, au defilat într'o ţinută militărească unităţile de recruţi pe pământul sfânt al Basarabiei. A răsunat astfel pasul cadenţat şi bărbătesc al nesfârşitelor coloane de tineri marinari, care aşteaptă acum pregătirea la bordul navelor, pentru a lua şi cunoaşte largul apelor şi pentru a duce mai departe pe drumurile nesfârşite, mândria românească şi faima marinei noastre.

Protoereul Ion Paracocescu a vorbit din partea Bisericii, sublinind simbolul creştinesc al jurământului, mai ales al celui de azi, când armata pecetlueşte soarta de mai bine a neamului românesc.

Cuvântarea Comandantului Marinei Regale

D. contra amiral Ion Gorgescu, comandantul Marinei Regale, adresându-se nouilor recruţi, a spus următoarele:

V'aţi legat astăzi în faţa lui Dumnezeu să vă faceţi cu orice sacrificiu datoria de ostaşi faţă de ţară şi Tron.

Legământul vostru capătă, în situaţia în care ne găsim, o însemnătate deosebită.

De doi ani, ţara noastră duce războiu crâncen împotriva duşmanului din Răsărit care ne cotropise Basarabia şi Bucovina. Armata noastră luptând cot la cot, cu armata germană a desrobit ţinuturile vremelnic ocupate şi a respins pe inamic până în Caucaz. unde bravele noastre divizii duc acum lupte grele. Marina, la rândul ei, a reuşit în aceşti doi ani de războiu, la Dunăre, să gonească pe inamic din apele noastre, iar la Mare, a eliberat dru-

murile pe apă pentru a asigura legătura cu trupele ce luptă pe frontul de răsărit. Ea a apărat integritatea coastelor noastre, înfruntând, tot timpul, un inamic covârşitor mai puternic.

Aceste succese, armata şi marina, le-au dobândit mulţumită vredniciei şi bravurei cu care ostaşii noştri şi-au făcut datoria.

Voi care intraţi, astăzi, în rândurile marinei, să luaţi exemplu. Să nu uitaţi, că pentru a vă face datoria, aşa cum v'aţi legat prin jurământ, să vă cunoaşteţi bine îndatoririle. Acolo, unde veţi fi repartizaţi la nave, să depuneţi toată stăruinţa şi râvna ca să învăţaţi cât mai repede şi cât mai bine armele şi mânuirea lor. Cu cât o marină este mai mică, cu atât mai bine pregătit şi mai plin de avânt trebue să fie personalul ei, pentru a putea învinge.

Şi noi trebue, cu orice preţ, să învingem, fiindcă este în cumpănă însăşi fiinţa patriei noastre.

Conştienţi de clipele grele prin care trecem, încrezători şi hotărîţi în împlinirea datoriei, chiar cu jertfa vieţii noastre, pentru ca patria să se sprijine pe fruntarii temeinice şi drepte, să strigăm din toată inima: Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I! Trăiască D- Mareşal Conducător al Statului! Trăiască Marina Regală Română!

Din mii de piepturi către Inaltul Cerului, nesfârşite urale iar recruţii au intonat Imnul Regal şi „Deşteaptă-te Române".

Manifestaţia depunerii jurământului de către ostaşii Marinei de Război Române a prilejuit aci, pe meleagurile Basarabene, clipe de adâncă şi dreaptă simţire românească, pentru acei fraţi ai noştrii, cari au suportat din greu, zilele unui an de grea împilare şi jug sovietic.

După solemnitatea depunerii jurământului domnul Contra Amiral Georgescu a inspectat clădirile unităţii, unde se pregătesc viitorii marinari, după care a luat masa în mijlocul ofiţerilor şi marinarilor. In sala de festivităţi a Unităţii, s'a desfăşurat un reuşit program ostăşesc, pregătit de către domnul locotenent Marcel Pâslea.

Seara, Comandantul Marinei Regale s'a îmbarcat pe yachtul „Măcin" părăsind portul Basarabean, unde s'a primit botezat sacru al legământului de credinţă de către recruţii leatului 1944 al Marinei Regale.

Distincţie

D. general **N. Negreanu** directorul secretariatului L.N.R. a fost distins cu ordinul „Vulturul German" în gradul de mare ofiţer, pentru bogata sa activitate scriitorească în cadrul Asociaţiei Scriitorilor Militari Români.

L.N.R. îi urează să o poarte mulţi ani, spre a-şi continua opera.

Premii

D. Vice amiral **I. Bălănescu** a întemeiat un premiu de 10.000 lei ce va fi decernat de Asociaţia Scriitorilor Militari Români unui ofiţer de marină care va trata subiectul: **„Repercuţia aviaţiei moderne asupra strategiei, tacticei şi technicei navale".**

Concursul de vară al Ligii Navale Române

Liga Navală Română, în dorinţa de a face să pătrundă cât mai adânc în spiritul tineretului dragostea şi interesul pentru apele noastre, — râuri, lacuri, fluvii şi mare, — organizează în fiecare an un concurs „de vară" la care este invitat a lua parte tineretul şcolar şi extra-şcolar.

Anul acesta, ca şi în cei trecuţi, concursul va consta din două probe: una de compunere şi alta de desen. Pentru a da putinţa şi celor din clasele primare să concureze, subiectele vor fi separate de cele propuse elevilor din licee.

A. **Compunere.**

1. **Cursul primar:** Ce poveste v'a plăcut mai mult din „Cartea Apelor" de d. Apostol Culea? De ce?

Dacă aţi avea putinţa să călătoriţi cu vaporul, încotro vă îndeamnă gândul să porniţi şi de ce?

2. **Cursul liceal:**

a) De ce trebue să ştim a înnota şi a vâsli?

b) Importanţa căilor de apă pentru România.

B. **Desen.**

1. **Cursul primar** (cl. IV-VII). Să se ilustreze o scenă din „Cartea Apelor" de d. Apostol Culea.

Direcţiile şcolilor cari nu au cartea, o vor primi gratuit dela Centrala L.N.R. Concurenţii şi-o pot procura în schimbul sumei de 45 lei.

2. **Licee:**

a) **fete:** să se ilustreze nuvela „In noaptea Crăciunului" din volumul „Nuvele marinăreşti";

b) **băeţi:** să se ilustreze o scenă din cele două volume „Aspecte din viaţa marinarilor" de Amiral C. Negru.

Volumele se pot procura prin Ligă, contra sumei de lei 60.

Lucrările vor fi trimise la sediul L.N.R., Str. Spiru Haret Nr. 6, Bucureşti, până la 15 Iulie, — arătându-se numele şi pronumele vârsta, adresa exactă şi şcoala ce urmează, dacă e şcolar.

Premii.

Pentru fiecare din concursuri, se vor acorda următoarele premii:

Cursul primar:

Premiul I A (compunere) şi B (desen) în valoare de 1.500 lei fiecare.

Premiul II A şi B în valoare de 1.000 lei fiecare.

Premiul III A şi B în valoare de 500 lei fiecare.

Cursul liceal:

Premiul I A (literar fete), B (desen fete), C (literar băeţi) şi D (desen băeţi) în valoare de 3.000 lei fiecare.

Premiul II A, B, C şi D în valoare de 1.500 lei fiecare.

Premiul III A, B, C şi D în valoare de 500 lei fiecare.

In total 18 premii în valoare de 26.000 lei.

D. Comandor rez. **N. Şablin** a adăogat la premiile de mai sus un elegant volum „Almanaco Navale" cu 50 gravuri în culori, 697 fotografii, 1048 schiţe de nave, care se va oferi celui care va lua premiu la ambele concursuri de compunere şi desen.

Pe lângă aceste premii se vor acorda de fiecare categorie şi câte 10 menţiuni, în total 60 menţiuni.

Premiaţii şi menţionaţii vor fi consideraţi ca abonaţi pe un an la revistele L.N.R.

Rezultatul concursului se va da de ZIUA MARINEI (15 August), când se vor decerna şi premiile.

Expoziţia româno-germană de autostrăzi şi căi navigabile.

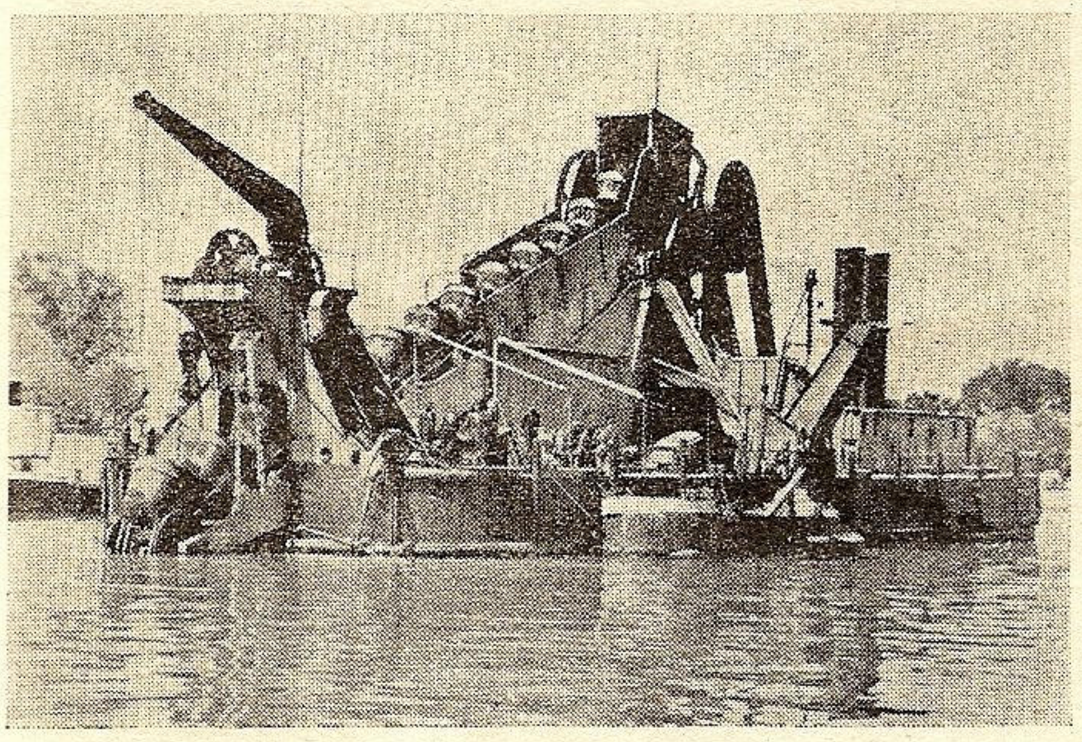
Inspectoratul general al drumurilor germane şi al celui pentru apă şi energie, împreună cu ministerul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor germane au organizat o minunată expoziţie a căilor de comunicaţie interioară, — autostrăzi şi navigaţie.

Vederea cursului Elbei la trecerea prin Dresda

La parter, în 12 săli e secţia românească, la etaj cea germană.

In această scurtă expunere pentru cei din provincie, fiindcă nu credem ca bucureștenii să nu fi vizitat expoziţia, vom vorbi numai despre cele în legătură cu navigaţia interioară.

Ţara noastră, fără a se putea compara cu Germania, a reușit totuși, cu toate greutăţile, să execute



Dragă românească cu un debit de 500 m. c. pe oră.

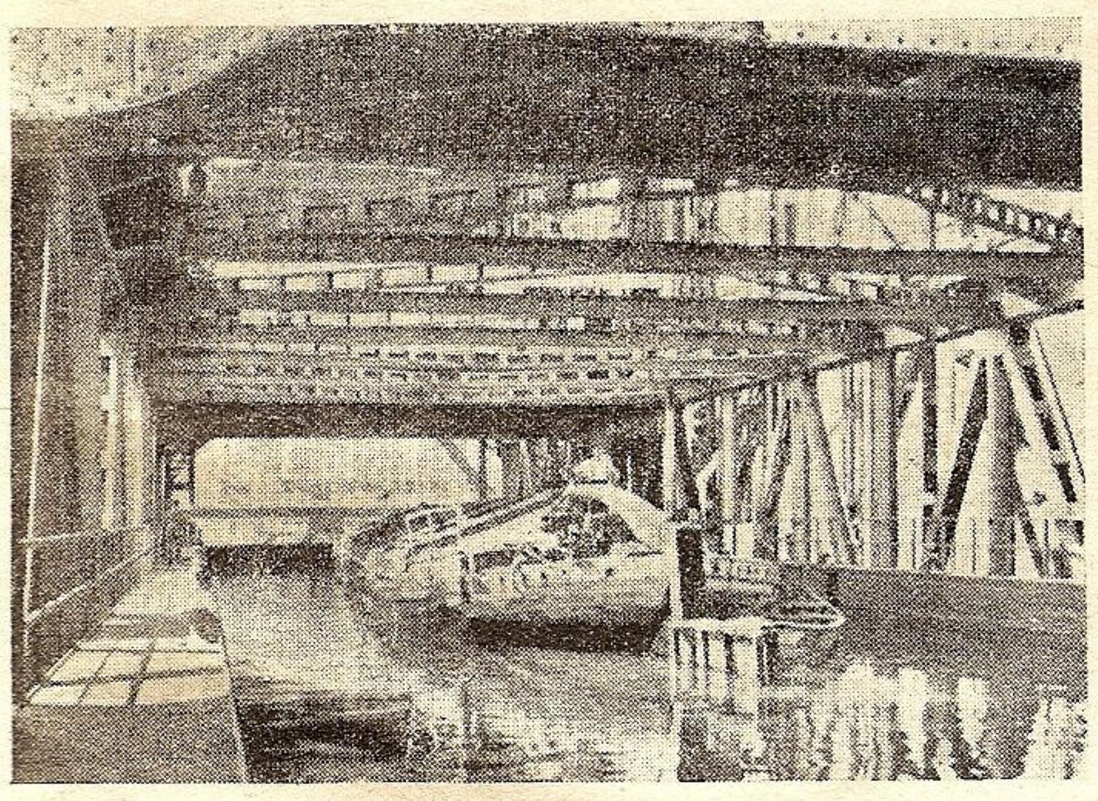
lucruri frumoase, cari vor trebui desăvârşite pentru a folosi minunata situaţie geografică, cu Dunărea ca schelet.

Panouri mari, foarte sugestive, pun în evidenţă uriașele strădanii ale inginerilor noştri, în special din Serviciul Hidraulic și P.C.A.

Un panou înfăţișează apele navigabile: Dunărea, Prutul, Nistrul, Canalul Bega.

Un altul redă munca Administraţiei P.C.A. între 1930—1942, valoarea ridicându-se la peste trei miliarde lei.

Un altul lucrările de pe Prut.



Camera de ecluse a unui ascensor de vase din Germania.

Două minunate panouri, la picioarele cărora sunt și miniaturi, sunt prezentate de Uzinele Comunale București (U.C.B.) cu lucrările de amenajare a lacurilor din jurul Bucureștilor și proectele de legare a Ialomiţei prin București cu Dunărea.

In sala *„Dunării”* se prezintă problemele și realizările în legătură cu acest fluviu. Pe peretele din fund e uriașul panou *„Dunărea arteră internaţională”* cu canalele existente sau proectate prin care mările Nordului, Baltica și Neagră vor fi legate, spre a asigura schimbul de mărfuri.

Tot aci se vede situaţia pavilionului român: 33% șlepuri, 18,5% tancuri și 17,19% remorchere. De aci concluzia că proporţia, mai ales a celor două categorii din urmă, trebue sporită.

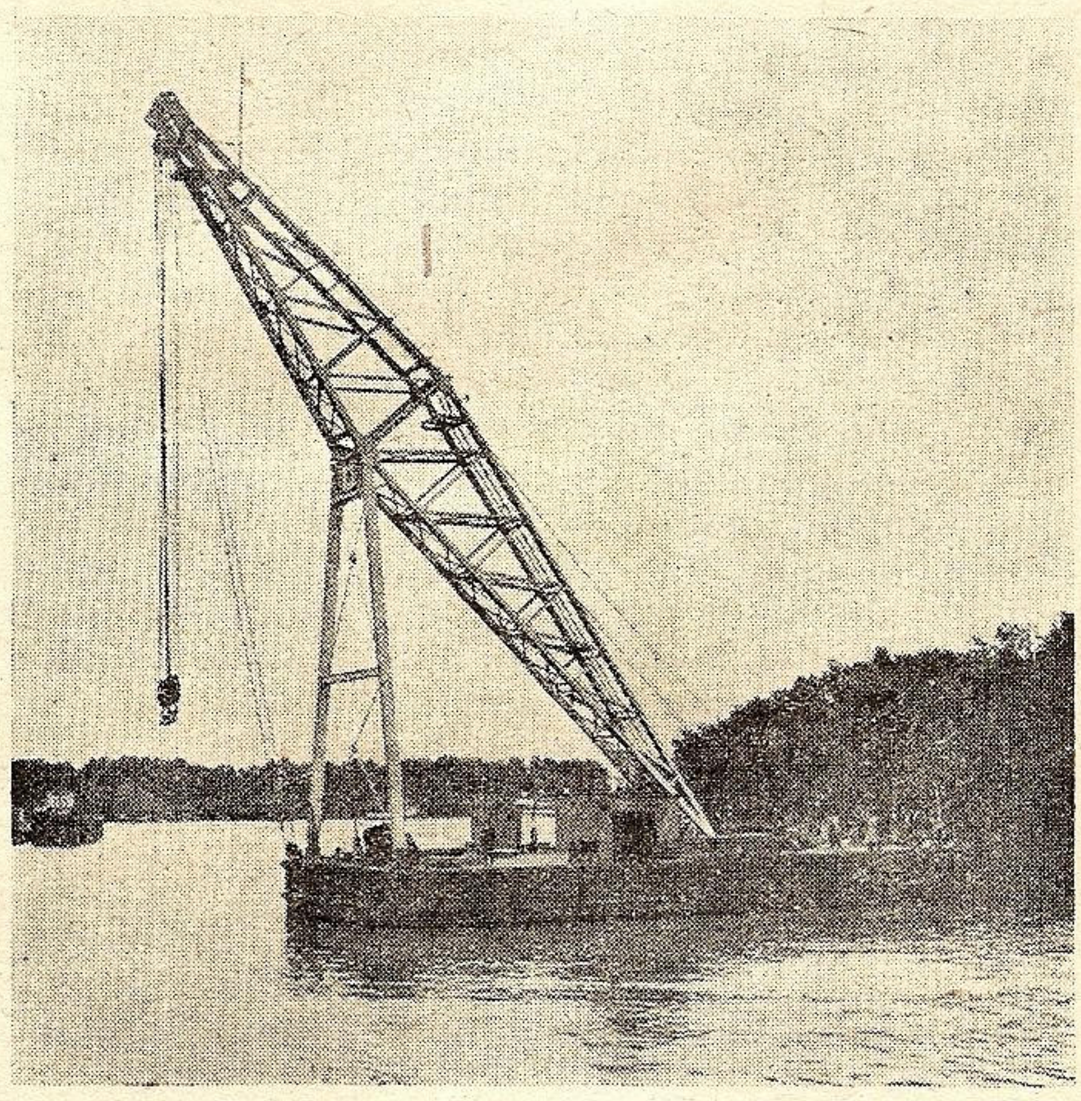
Pe un perete se vede lupta dârză pentru menţinerea canalului navigabil la Sulina și soluţiile pentru viitor:

1. Amenajarea braţului Sf. Gheorghe.
2. Canal de derivaţie din braţul Sulina.
3. Canalul Cernavodă-Constanţa.

Diagrame înfăţișează traficul pe Dunărea maritimă și pe Dunăre.

S. H. expune realizările pentru uşurarea navigaţiei, scoaterea epavelor, sistemul de iluminare, geamanduri, etc., precum și monumentala hartă a navigaţiei.

Machete numeroase redau portul Constanţa, Giurgiu cu noul port de petrol. Nu lipsesc nici miniaturile: vaporul de pasageri, „Mihai Viteazu” și o dragă.



Uriaşa grue ridicătoare a serviciului Hidraulic român.

Intr'una din săli glăsuește trecutul, — stampe din 1820 reprezentând porturile Giurgiu, Brăila și Galaţi.

Trecutul și prezentul expus e cea mai bună chezășie de ce se va face în viitor.

SECŢIUNEA GERMANĂ

Partea dreaptă, sălile 3 și 5 arată printr'o mulţime de exemple (tablouri și modele), marile probleme technice, cari trebuiau rezolvate în legătură cu construcţia căilor fluviale în Marele Reich german: ecluze și ascensoare pentru ridicarea vapoarelor la o diferenţă de nivel de 36 de metri în timp de abia cinci minute. Canale mari navigabile leagă fluviile Rhein-Ems-Weser-Elbe, Rhein-Main-Donau și Oder-Donau. Un tablou mare reprezintă bazinul Vienei, iar o serie de modele de vapoare arată desvoltarea tehnică a navigaţiei europene, modele și documente arată retrospectiv istoricul bazinului dunărean.

In ultima sală (12) sunt concentrate problemele care decurg din situaţia Dunării în spaţiul european.

O hartă mare arată lungul curs al Dunării. Legată de reţeaua fluvială din Marele Reich german va desvolta reţeaua continentală de căi navigabile.

Cea mai importantă problemă de construcţie este îmbunătăţirea Sectorului cu Cataracte, dela Porţile de Fier.

Expoziţia demonstrează, în general, în ce măsură este chemată tehnica să înlăture toate pagubele cauzate de război şi în ce măsură poate servi la crearea economiei marelui spaţiu european.

Vizitatorul părăseşte expoziţia bine documentat şi uimit atât de realizările din Marele Reich cât şi ale technicienilor noştri, — dar mai ales entusiasmat de frumoasele proecte ce vor fi desăvârşite după victorie în Europa de mâine.

Expoziţia de desenuri.

„Un simplu crochiu de desen îmi spune mai mult decât un raport detaliat scris sau vorbit".

NAPOLEON I

La 29 Mai s'a deschis în sălile Academiei de Arhitectură expoziţia de desen a elevilor şi elevelor de curs secundar, în prezenţa d-lor **Ion Petrovici,** Ministrul Culturii Naţionale şi al Cultelor, **N. N. Creţu,** secretar general al aceluiaşi minister, numeroşi inspectori şcolari, directori şi directoare de licee, profesori şi profesoare.

Idea a fost, — după cum d. Zamphiropol Dall spune în expunerea elegantului catalog al lucrărilor expuse, — „de a da şcolarilor prilej să se mândrească de inteligenta lor muncă, frumos înfăţişată; părinţilor ocazia de a constata binefacerile şcoalei căreia îi încredinţează copiii şi în care îşi pun nădejdea".

Sunt expuse nu mai puţin de 554 lucrări, aşezate pe categorii: de imaginaţie, după natură, desen decorativ, liniar şi topografie, dela toate liceele din ţară, teoretice comerciale sau industriale. Juriul, alcătuit din dd. Zamphiropol-Dall, Poplăcinel Nicoleta, Teodorescu Romanaţi, Condoiu Virgil şi Poplăcinel Alexe, a ales pentru expoziţie pe cele mai reuşite, unele din ele meritând, cu toată frageda vârstă a participanţilor, să figureze chiar la expoziţii de pictori consacraţi.

La cele de imaginaţie nu au lipsit scenele de război, terestru, aerian şi naval; la cele după natură câte-va mâini şi capete dovedesc un talent deosebit; cele technice, — laviuri, umbre, colonade, — minunate; răbdarea, gestul şi fineţa femenină s'a dovedit la stilizări şi modele de broderii; „Evantaiul" d-rei Vasilescu Floarea dela lic. ind. Protopop Tudor şi „şerveţelele" d-rei Cristea Maria dela acelaşi liceu, — ca să nu citâm decât două, — nu ştii ce să admiri mai mult imaginaţia sau execuţia; covoarele, oulele încondeiate.

Două panouri au fost rezervate Ligii Navale Române, care a expus lucrările premiate între 1935—1942.

O cameră e rezervată cărţii: fiecare editură a expus Lucrările destinate tineretului. Nici aci nu lipseşte Liga Navală, cu cele 51 publicaţii ale sale.

Un colosal centru de energie în regiunea Cataractelor

In sala de conferinţă a Societăţii Politechnice din Capitală, Dl Dr. Inginer Dorin Pavel a expus în faţa unui numeros auditor, proectul Domniei Sale asupra construirii unui colosal centru de energie în regiunea cataractelor Dunării (dela Moldova Veche la Vârciorova).

Acest proect întocmit de Domnia Sa în anul 1923 a fost refăcut şi complectat după toate cerinţele technicei actuale, — şi pe baza studiilor asupra variaţiilor Dunării pe timp de 102 ani în urmă.

Expunerea Domnului Dr. Inginer Dorin Pavel a fost însoţită de proecţiuni de vederi de pe Dunăre dela isvoare până în cataracte şi de diferite diagrame şi schiţe de planuri ale barajelor şi uzinelor proectate.

Pe scurt, proectul acesta măreţ se bazează pe extraordinarul debit al Dunării şi pe căderea de nivel de 28 m. care există între Moldova Veche şi Vârciorova.

Proectul preconizează:

— construirea la Islaz a unui baraj şi a unei uzine hidroelectrice;

— idem la Iuţi;

— idem la Porţile de Fier.

Cele 3 centrale hidroelectrice cu o putere instalată totală de 870.000 C.V., vor da o energie electrică de 6,5 miliarde kwo. chiar în anii cei mai defavorabili din punctul de vedere al debitului de apă.

Costul lucrărilor de investiţie s'ar ridica astăzi la 48 miliarde lei; rezultă că energia produsă va fi extraordinar de eftină şi anume 0,8 lei kwo. în anii buni şi maximum 1 leu în anii răi.

Din suma de 48 miliarde necesare investiţiilor România este capabilă să achiziţioneze circa 27 miliarde pentru materialele (ciment, fierărie, diverse) şi munca necesară (manopera simplă) iar restul urmează a fi furnizate de străinătate.

Rezultă că pentru economia României, construcţia acestor centrale va fi rentabilă chiar înainte de a produce, datorită materialelor şi braţelor de muncă româneşti întrebuinţate.

In prezent România nu ar putea consuma decât circa 2 miliarde kwo. pe an (cu tot sporul prevăzut dela 70 kwo pe an de cap la 200 kwo pe an de cap) de aceia restul de energie va fi transportată în regiunile din bazinul Dunării şi chiar mai departe (spre Polonia, Germania Centrală, Croaţia, Serbia, Bulgaria) care au nevoie de energie eftină.

Transportul acesta de energie nu va spori costul energiei decât cu 0,60 lei de kwo. ceeace este foarte puţin.

In legătură cu problema hidroelectrică a amintit în treacăt şi despre navigaţia prin Cataracte arătând:

— că este o regiune de foarte mare interes pentru navigaţie (şi in trecut şi în prezent, dar mai ales pentru viitor când transporturile pe Dunăre vor trebui să acopere nevoile de schimb europene de mărfuri).

— că actuala amenajare de origine ungară a cataractelor cu canale şi diguri este defectuoasă deşi se realizează întrucâtva o adâncime aproape suficientă pentru navigaţie, totuşi din cauza acestor amenajări curentul apei a crescut considerabil făcând ca navigaţia să se facă în condiţii foarte grele;

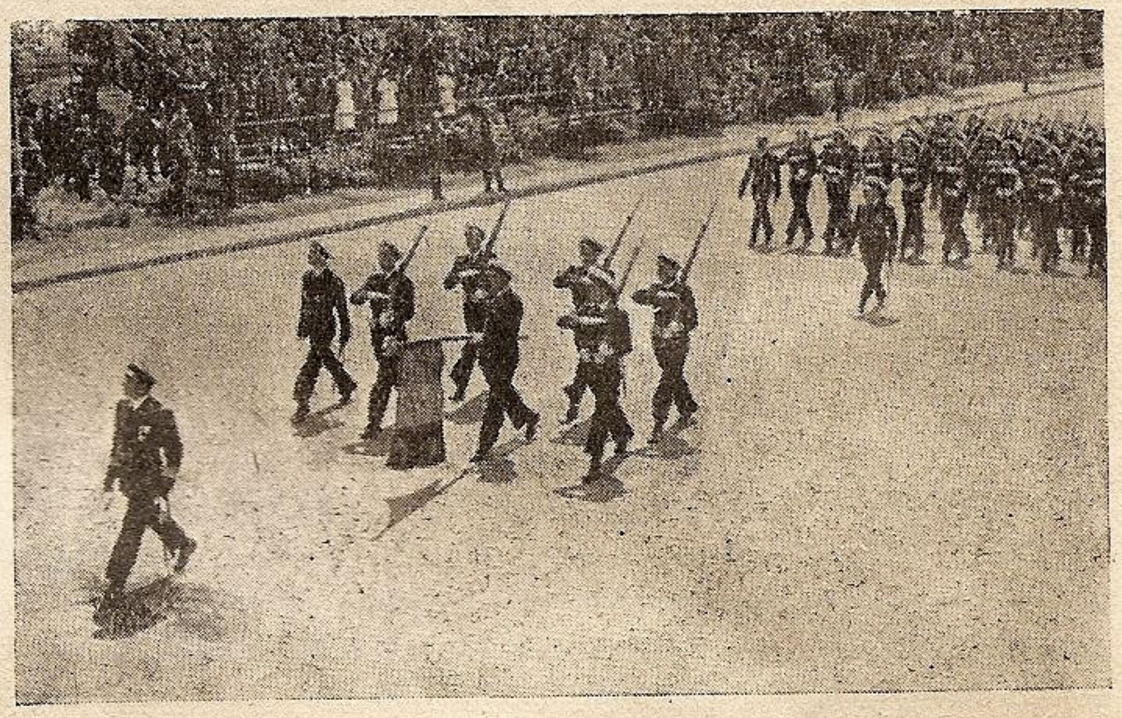
— că proectul Domniei Sale, prevede pe lângă fiecare uzină, din cele arătate mai sus, o instalaţie de ecluze astfel:

— la Porţile de Fer pe malul drept;

— la Iuţi pe malul stâng;

— la Islaz pe malul drept.

Ecluzele sunt formate din 2 compartimente fiecare având lungime netto 270 m. şi lăţime 25 m. putând astfel permite trecerea vaselor de 2.000 tone şi chiar mai mari. Z. N.



Defilarea Şcoalei Navale la 10 Mai.

Camaraderia germano-română la 10 Mai.

Mişcarea sportivă.

Sâmbătă 29 Mai la cabana Federaţiei Sporturilor pe apă a avut loc o consfătuire a membrilor asociaţiilor sportive.

D. Comandor **Săvulescu** a făcut o expunere a programului de activitate impus de grelele împrejurări prin care Ţara trece. La Bucureşti, până la reumplerea lacurilor cu apă, s'a stabilit concentrarea activităţii la Snagov, luându-se toate măsurile de cazare. Aci se vor antrena şi echipele cari vor lua parte la campionatele naţionale, care vor avea loc la Temişoara sau Arad.

O frumoasă activitate au avut cluburile din centrele Timişoara şi Arad, — în restul ţării mai slab. La Turnu Severin sunt trei cluburi, — C.F.R., Şantierul Naval şi Traian; sunt speranţe că anul acesta activitatea va fi mai vie. La Brăila şi Constanţa aproape nu există mişcare sportivă.

D. Comandor Săvulescu arată că memoriul întocmit de Federaţie a fost bine primit şi apreciat, d. Mareşal Antonescu dând aprobarea şi recomandări ca în fiecare judeţ să se creeze stranduri, bazine pentru înnot.

In privinţa înnotului anul acesta vor începe cursuri pentru instrucţie la strandul Tineretului, pentru premilitari şi cei trimişi de cluburi. In schimb fiecare club închis va forma pentru înnot şi canotaj 20—30 tineri. Strandurile municipale vor funcţiona ca şi anul trecut, sub oblăduirea Consiliuului de Patronaj.

Convenţia de navigaţie româno-bulgară.

In scopul de a asigura în cele mai bune condiţiuni navigaţia micilor îmbarcaţiuni în sectorul Dunării care formează fruntaria dintre România şi Bulgaria, cele două Guverne convin precum urmează:

I.

Nu se va pune nici o piedică navigaţiei îmbarcaţiunilor (bărci, bărci cu pânze, bărci cu motor, îmbarcaţiuni de sport, etc.) ce aparţin uneia din Inaltele Părţi Contractante şi care navighează în apele teritoriale ale celeilalte Inalte Părţi.

II.

Totuşi, spre a evita încercări de contrabandă sau de debarcare clandestină şi incidentele ce rezultă din acestea, navigaţiunea îmbarcaţiunilor ce aparţin uneia din Inaltele Părţi Contractante, nu se va admite în apele teritoriale ale celeilalte Părţi în timpul nopţii, intre apusul soarelui şi răsăritul soarelui. In timpul zilei, navigaţia îmbarcaţiunilor va putea avea loc pe toată lăţimea fluviului.

Acostarea îmbarcaţiunilor nu se va putea face decât în porturile fixate de autorităţile competente ale ţării respective.

Acostarea în orice alt punct al ţărmului, precum şi pe ţărmul insulelor, este cu desăvârşire oprită, cu excepţia cazurilor de forţă majoră, prevăzută la art. 6. Persoanele care nu respectă această dispoziţie vor fi supuse legilor ţării cui aparţine locul de acostare.

III.

Imbarcaţiunile sunt obligate să aibă pe ambele părţi ale prorei, cifrele şi literele care arată numărul şi pòrtul de înregistrare, vopsite în mari dimensiuni, precum şi să poarte pavilionul naţional.

IV.

Ambele Părţi Contractante se obligă a-şi comunica reciproc, pe cale diplomatică obişnuită, într'un termen de 30 zile începând dela data semnării prezentului Protocol, prescurtările (abreviaţiunile) numelor de porturi cari vor fi înscrise cu litere latine şi cirilice pe îmbarcaţiuni, spre a putea fi recunoscute de către funcţionarii de control.

La fel şi în acelaş termen se vor comunica de asemenea numele porturilor deschise acostării îmbarcaţiunilor.

V.

Imbarcaţiunile cari, duse de vânt sau de curentul fluviului, cât şi de orice altă cauză întâmplătoare sau de forţă majoră, a-

Inimoasa echipă de artişti din Timişoara în turneu de propagandă marinărească.

costează singure, fără echipaj, pe ţărmul vecin, vor fi restituite fără despăgubire în termen de 24 ore prin îngrijirea autorităţii maritime (adică căpitanul de port) din port.

In cazul când locul de acostare este prea depărtat de reşedinţa Căpităniei de Port, restituirea îmbarcaţiunilor se va putea face prin mijlocirea grănicerilor celeilalte părţi contractante. Remiterea îmbarcaţiunilor va fi însoţită de o adresă oficială în limba ţării, datată, numerotată şi sigilată de autoritatea emitentă, adresă care conţine în mod sumar împrejurările găsirii îmbarcaţiunii.

Autorităţile celeilalte Inalte Părţi Contractante cari vor lua în primire îmbarcaţiunile, vor libera imediat o adeverinţă de primire oficială.

VI.

Imbarcaţiunile ce aparţin uneia din Inaltele Părţi Contractante şi cari din cauză de forţă majoră acostează împreună cu echipajul şi încărcătura lor la un punct al ţărmului altul decât portul admis pentru acostare, (a se vedea art. II din prezentul Protocol), dintre acelea cari aparţin celeilalte Inalte Părţi Contractante, vor fi tratate după stipulaţiunile articolelor 5 şi 6 din Avenantul Aranjamentului Comercial cu data de 27 Septembrie 1930.

VII.

Exercitarea pescuitului este rezervată, pentru apele teritoriale, supuşilor şi îmbarcaţiunilor ţării respective.

VIII.

Pentru punerea în practică a stipulaţiunilor de mai sus în spiritul colaborării strânse şi de bune raporturi de vecinătate, cele două Guverne vor da fără întârziere, autorităţilor maritime şi dela graniţă, toate instrucţiunile necesare.

Făcut la Sofia, în dublu exemplar, la 15 Septembrie 1942.

Comitetul Central

— Şedinţa dela 10 Aprilie 1943 —

Membri prezenţi la această şedinţă au fost domnii: general de divizie N. Şova, ministrul subsecretar de Stat al marinei, vice-amiral-adjutant N. Păiş, preşedintele L.N.R., N. Creţu, secretar general în Ministerul Educaţiei Naţionale, Ing. Corneliu Ionescu, director P.C.A., Ing. M. Constantinescu, director P.A.R.I.D., Ing. C. Paraschivescu, director comercial al Şantierelor Navale, avocat Vintilă Ardeleanu, vice-amiral Petre Bărbuneanu, Apostol Culea, colonel Gh. Giuşcă, Henry August, comandor A. Negulescu, secretar general L.N.R., general N. Negreanu, c. amiral C. Negru, general dr. Vasile Panaitescu, contr'amiral adj. Preda Fundăţeanu, ing. insp. g-ral Nicolae Georgescu, ing. insp. g-ral Ion Ghica, avocat Calust Asvadurov, colonel Enescu.

Şedinţa a fost prezidată de d. vice-amiral Păiş, preşedintele Ligii Navale, în prezenţa d-lui general Şova, ministrul subsecretar de Stat al marinei.

I) D. vice-amiral-adjutant N. Păiş, la deschiderea şedinţei, rosteşte un cuvânt de bun sosit în mijlocul nostru la adresa d-lui general Şova, care onorează şedinţa şi comitetul prin prezenţa sa, fiind de drept membru în comitetul central al Ligii, conform art. 28 din statut; iar prin art. 7, activitatea de propagandă a Ligii lucrează în strânsă legătură cu subsecretariatul de Stat al marinei, care are, sub control, întreaga activitate pe apă. Marina fiind un sector periferic, este foarte puţin cunoscută de marele public, prea puţin apreciată şi ca atare aproape deloc înţeleasă şi ajutată. Liga Navală Română, dându-şi perfect seama, încă dela înfiinţare, de imensul gol existent între marină şi public, a căutat şi caută continuu să umple acest gol. D. ministru general Şova, prin executarea operaţiunilor militare la comanda bravei sale divizii de gardă, în actualul război, şi-a dat seama, la Odessa, de cantitatea extrem de redusă a marinei noastre. In ceeace priveşte Liga Navală, asigură pe domnul ministru că Liga va continua să-şi îndeplinească misiunea ei, şi de acum înainte, făcând propagandă pentru marină, prin conferinţe, broşuri şi reviste.

D. general de divizie N. Şova, ministrul subsecretar de Stat al marinei, mulţumeşte d-lui amiral Păiş pentru cuvintele rostite şi primirea caldă ce găseşte în mijlocul membrilor comitetului central al Ligii. Asigură că îi este cunoscută activitatea şi strădania continuă ce depune Liga Navală pentru marină. Deşi, de puţin timp, aflat în fruntea ministerului marinei, totuş şi-a dat seama de nevoile unei puternice marine, atât aceea de război, cât şi aceea comercială; dar, momentan, mărturiseşte că nu s'ar putea face prea mult, singura ţară, care ar putea contribui fiind Germania, şi ea se găseşte în plin război. Cât priveşte Liga Navală Română, ca organ de propagandă al subsecretariatului de Stat al marinei, o asigură că i se va acorda tot sprijinul.

II) D. amiral Păiş arată ordinea de zi şi roagă pe d. comandor Negulescu să o desvolte.

D. comandor Negulescu dă citire unui scurt expozeu a lucrărilor executate de Ligă în tot timpul dela ultima convocare a comitetului central al Ligii, până în prezent.

III) D. amiral Păiş propune cooptarea de noui membri în comitetul central, în locul defuncţilor membri: amiral Sebastian Eustatziu şi c. amiral Octav Nedelcu (pentru care se păstrează un moment de reculegere) şi anume sunt cooptaţi domnii inginer Toma Gâlcă şi avocat Alexandru Bilciurescu.

IV) D. comandor Negulescu prezintă anteproectul bugetului pe exerciţiul 1.IV.1943—31.III.1944, cifrat la venituri şi cheltueli la lei 4.700.000 (patru milioane şaptesute mii lei). pe care comitetul îl aprobă.

V) D. amiral Păiş propune ca adunarea generală anuală a Ligii să fie ţinută în a doua jumătate a lunii Iunie 1943, ceeace comitetul aprobă.

Nemai fiind nimic de discutat la ordinea zilei, d. vice-amiral-adjutant Păiş mulţumeşte membrilor participanţi pentru discuţiunile la care au luat parte; apoi, după ce mulţumeşte, încă odată, d-lui ministru general Şova, pentru prezenţa sa la acest comitet, încheie şedinţa.

Ştiri din străinătate

NAVIGAŢIA FLUVIALĂ

Dunărea în noua Europă.

fluvială a Dunării atât de importantă pentru Europa Centrală. In cursul mijlociu şi inferior al Dunării, albia Dunării a fost creată de natură cu piedici care mpart circulaţia pe fluviu în trei părţi. Din timp în timp aceste obstacole împiedică legătura continuă între cursul mijlociu şi inferior precum şi între cursul mijlociu şi superior al Dunării. Navigaţia germană suferă mult din cauza primei piedici care se află pe parcursul de circa 15 km. lungime între Bratislava şi Gönyü. Această parte a Dunării este cea mai puţin îngrijită. Aci Dunărea se tranformă dintr'un fluviu de munte într'unul de şes. Cantităţile de apă se împart în trei albii principale şi mai multe secundare. Dunărea pierde puterea de a duce mai departe pietrele şi nisipul adus din regiunile muntoase. De aceia se formează vaduri cari deseori provoacă descărcarea parţială a vaselor încărcate. Până la acest loc diferenţa de pantă a Dunării este de 27 cm. pe km., iar de aci în vale numai de 6 cm. pe km. Efectul vadurilor dela Gönyü se resimt până la Viena şi pe cursul de sus al Dunării. A doua piedică o constituesc cataractele între Moldova Veche şi Turnu Severin, adică parcursul stâncos în lungime de 119 km. prin Porţile de Fier.

După înlăturarea acestor piedici Dunărea reprezintă o unitate organică împreună cu reţeaua căilor fluviale ale Europei Centrale. După cum Dunărea din Vest în parte posedă, în parte primeşte şi în parte aşteaptă legăturile cu Rinul, Mainul, Nekarul Saarul, lacul Boden, Weserul, Elba şi Oderul, tot aşa rezultă şi necesitatea legăturilor cu Sio, Drava, Tisa şi afluenţii acestor fluvii. Cursul inferior al Dunării necesită amenajarea gurei de revărsare în Marea Neagră şi legătura cu Marea Adriatică şi Egee. Ungaria proectează de ani de zile un canal care ar lega Dunărea cu cursul superior al Tisei (Budapesta-Szolnock) spre a lega regiunile bogate în cereale din Ungaria de Est şi din Ardeal, direct cu Budapesta. Prin aceasta se va scurta cu peste 600 km. transportul acestor cereale pe Tisa la vale şi pe Dunăre la deal. Pe când canalul aflat în construcţie între Bucureşti şi Oltenita are o importanţă mai mult locală, canalul proectat ntre Cernavodă şi Constanţa are importanţă pentru navigaţia dunăreană, deoarece la capătul acestui canal se află un port maritim bine amenajat şi pe lângă această scurtează parcursul vaselor pe Dunăre cu 200 km.

Odată cu realizarea acestor probleme, Europa Centrală va dispune de o reţea de căi fluviale cu mult mai favorabilă pentru transporturi, decât toate celelalte continente. Distanţele între Marea de Nord şi Marea Baltică pe o parte şi Marea Neagră pe

de altă parte vor fi de 2918 km. până la 3520 km. depinzând de portul de pornire; din această distanţă 60 până la 70% revine drumului de navigaţie pe Dunăre.

Amenajarea Dunării presupune însă complectarea şi reconstruirea instalaţiunilor portuare în statele riverane. Ungaria amenajează un port liber la Budapsta, precum şi porturile din Komarom, Neusatz, Pakrany, Bezdan şi Baja.

Alte oraşe ungare ca Szegedin şi Szabadka deasemenea proectează construcţiuni portuare. Chiar şi statele riverane ale Dunării inferioare amenajează instalaţiunile lor de porturi. Astfel Serbia continuă să amenajeze portul din Belgrad unde se lucrează de ani de zile la construcţia antrepozitelor şi a instalaţiunilor de macarale. Bulgaria amenajează portul Lom într'un port de iernare şi portul Rusciuk cel mai mare port dunărean bulgar prin care trece traficul de transit spre Turcia, portul de pornire a unei linii ferate până la Marea Neagră şi portul unui singur ferry-bboat între Bulgaria şi România. Importante sunt şi amenajările în ambele porturi din Dobrogea de Sud, Turtucaia şi Silistra, cel mai mare port din Dobrogea de Sud. România amenajează portul Giurgiu, (unde se termină conducta de petrol dela Ploeşti), precum şi celelalte porturi dunărene Brăila şi Galaţi. Mai departe România declară — drept autonom parcursul Brăila - Sulina ceeace atribue navigaţiei dupănere spre vale o importanţă sporită.

Prin amenajarea Dunării, prin complectarea instalaţiunilor portuare, modernizarea instalaţiunilor de transbordare şi complectarea parcului de vase, Dunărea va deveni o cale fluvială care va lega Marea Nordului şi Baltică cu Europa de Sud şi Marea Neagră. (*D. V. N.* Nr. 242/1942)

NAVIGAŢIUNEA FLUVIALA ROMANA

MERSUL VAPOARELOR DE CĂLĂTORI

cu începere de la 15 Aprilie 1943 până la alte dispoziţiuni.

LINIA GALAŢI — TURNU SEVERIN

ZILE	ORA		Km. dela SULINA	STAŢIUNI	Dist. km. între port.		ORA	ZILE
LUNI ŞI JOI	18	plec.	151	**Galaţi**	—	sos.	5[30]	MIERCURI şi DUMINECĂ
	19[20]	sos.	171	**Brăila**	20	plec.	4[30]	
	19[40]	plec.	—	**Brăila**	—	sos.	4	
	22[50]	plec.	216	**Stăncuta**	45	plec.	2[20]	
	23[40]	plec.	226	**Gura Gârliţei**	10	plec.	1[20]	
MARŢI ŞI VINERI	0[50]	plec,	242	**Gura Ialomiţei**	16	plec.	0[30]	
	1[40]	sos.	253	**Hârşova**	11	plec.	23[50]	
	1[50]	plec.	—	**Hârşova**	—	sos.	23[40]	
	3[10]	plec.	272	**Topalu**	19	plec.	22[45]	
	5[10]	sos.	300	**Cerna-Vodă**	28	plec.	21[30]	
	5[30]	plec.	—	**Cerna-Vodă**	—	sos.	21[10]	
	6[30]	plec.	313	**Rasova**	13	plec.	20[30]	
	8[20]	plec.	335	**Oltina**	22	plec.	19[30]	
	15[10]	sos.	430	**Oltenita**	95	plec.	15[0]	
	15[30]	plec.	—	**Oltenita**	—	sos.	14[55]	
	20	sos.	493	**Giurgiu**	63	plec.	11[30]	
	21	plec.	—	**Giurgiu**	—	sos.	10[05]	
MIERCURI ŞI SÂMBĂTĂ	1[15]	sos.	554	**Zimnicea**	61	plec.	7[20]	MARŢI şi SÂMBĂTĂ
	1[25]	plec.	—	**Zimnicea**	—	sos.	7[10]	
	4[25]	sos.	597	**T. Măgurele**	43	plec.	5[20]	
	4[35]	plec.	—	**T. Măgurele**	—	sos.	5[10]	
	7	sos.	631	**Corabia**	34	plec.	4[30]	
	7[10]	plec.	—	**Corabia**	—	sos.	4[20]	
	10[50]	plec.	679	**Bechet**	48	plec.	2	
	18[50]	sos.	795	**Calafat**	116	plec.	21	LUNI şi VINERI
	19	plec.	—	**Calafat**	—	sos.	20[50]	
	20	plec.	811	**Cetate**	16	plec.	20[10]	
	22[50]	sos.	851	**Gruia**	40	plec.	18[15]	
	23	plec.	—	**Gruia**	—	sos.	18	
JOI şi DUMINECĂ	4[45]	sos.	971	**T. Severin**	80	plec.	14[30]	

LINIA BRAILA—TULCEA—ISMAIL—VÂLCOV în fiecare zi

La Brăila în legătură cu vapoarele care vin dinspre Turnu-Severin şi Măcin

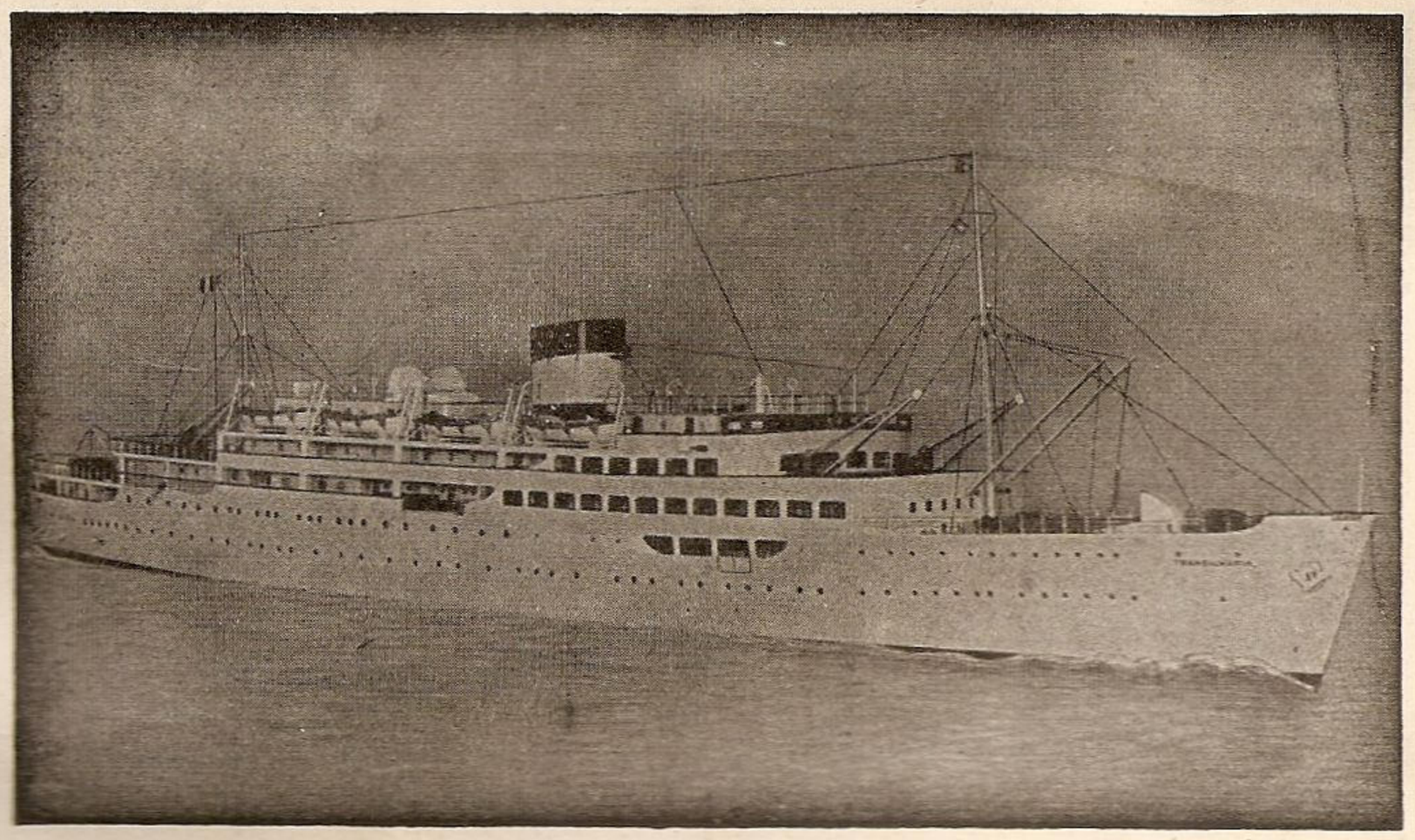
ORA		STAŢIUNI		ORA
7	plec.	**Brăila**	sos.	19[35]
8	sos.	**Galaţi**	plec.	18[30]
9	plec.	**Galaţi**	sos.	16[30]
10[10]	plec.	**Reni**	plec.	15
11[20]	plec.	**Issaccea**	plec.	13[30]
12[45]	sos.	**Tulcea**	plec.	11[30]
13[15]	plec.	**Tulcea**	sos.	10[15]
14	plec.	**Ismail**	plec,	8[30]
15[10]	plec.	**Câşliţa**	piec.	7[15]
16[25]	plec.	**Chilia-Nouă**	dlec.	5[15]
17[40]	plec.	**Chilia-Veche**	plec.	5
19	sos.	**Vâlcov**	plec.	2[45]

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

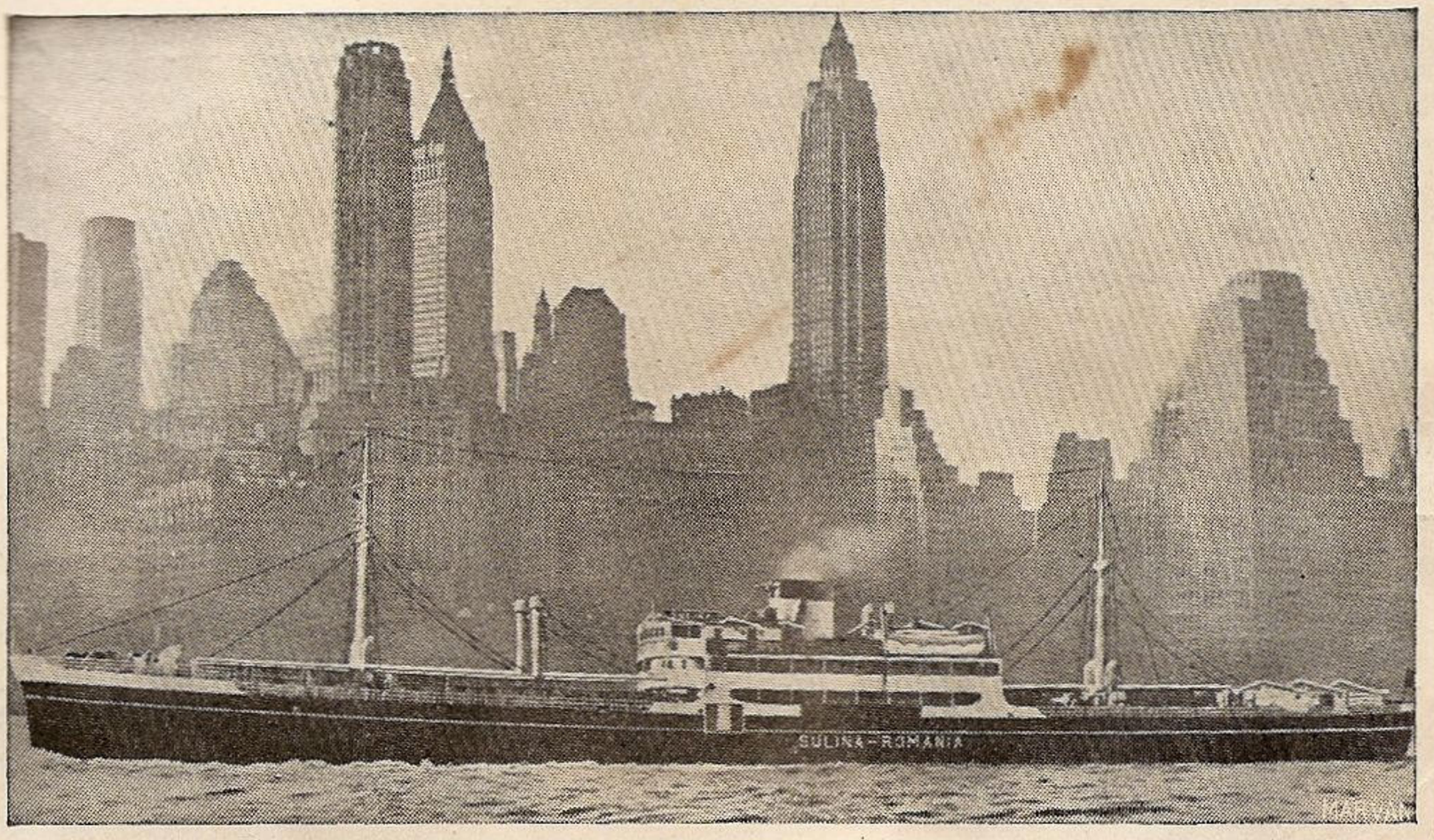
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

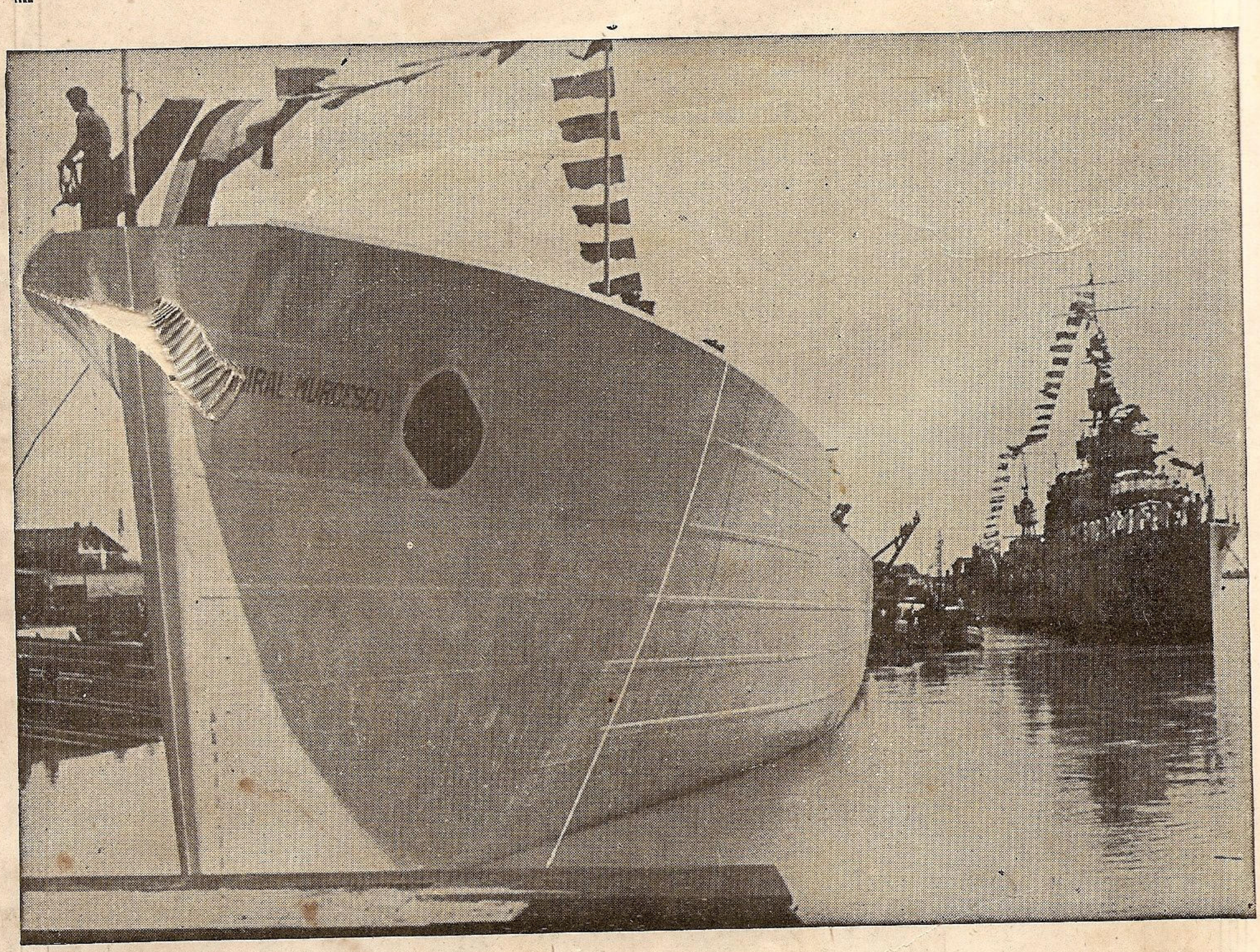


Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei=Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LEI 60

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)

PE BORDUL UNEI NAVE, DUPĂ ÎNTOARCEREA DIN MISIUNE

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE AP

ANUL XII, Nr. 7—8 IULIE—AUGUST 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU ✱ Secretar : Lt. inv. PAUL EPUREANU

Numărul 7 – 8

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.
Cont C. E. C. 12.778

Iulie / August 1943

CUPRINSUL:

* * * 15 August 1943 . . . . . pag. 117

C. Ungureanu: La cimitirul eroilor din Corcmaz . . „ 118

Vasile Constantin Oprovici: Dintr'un caet, versuri . „ 119

Al. Bilciurescu: I. Gr. Perieţeanu, poet al mării . „ 120

* * * Adunarea Generală a L. N. R. . . . . „ 129

Cronicar: Răsboiul Aero=Naval . . . . . „ 142

Comandor Ion Tănase: Războiul submarin . . . . „ 143

Ion=Vaslaru: Constanţa, In larg, Amăgire . . . . . „ 145

Mihail Bădescu: Marina, Marina! . . . . . „ 145

* * * Recenzii . . . . . „ 146

* * * Informaţii . . . . . „ 150

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . Lei 500
Pentru străinătate . . . . . Lei 1000

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ; 300 lei maeştri, subofiţeri.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru doritorii a primi ambele reviste, cotizaţia este de 200 lei.

Plata articolelor :

Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 120 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	5.000.—	3.000.—	2.000.—
3 luni	10.000.—	6.000.—	4.000.—
6 „	20.000.—	12.000.—	8.000.—
12 „	30.000.—	24.000.—	16.000.—

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L. N.R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Arad	Ing. Șef V. Pop	Clubul Crișan C.F.R.
2. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
4. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
5. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
6. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeș Zaharia	La Comenduirea Pieței
7. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
8. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
9. Cahul	Col. D. Dobrescu	
10. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
11. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
12. Cetatea Albă	Lt. Col. Ghețaru	La tribunal (grefă).
13. Chișinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieței.
14. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
15. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
16. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
17. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
19. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
22. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
23. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
24. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
25. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	
26. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
27. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
28. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
29. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
30. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
31. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
32. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
33. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
34. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La Cercul de Recrutare Olt.
35. Soroca	Maior A. Ursu	
36. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
37. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
38. Tg. Ocna	Col Eonescu	La Căminul Cultural „C. Negri”
39. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
40. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La Clubul „Renașterea”.
41. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
42. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
43. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă“.

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

15 AUGUST 1943

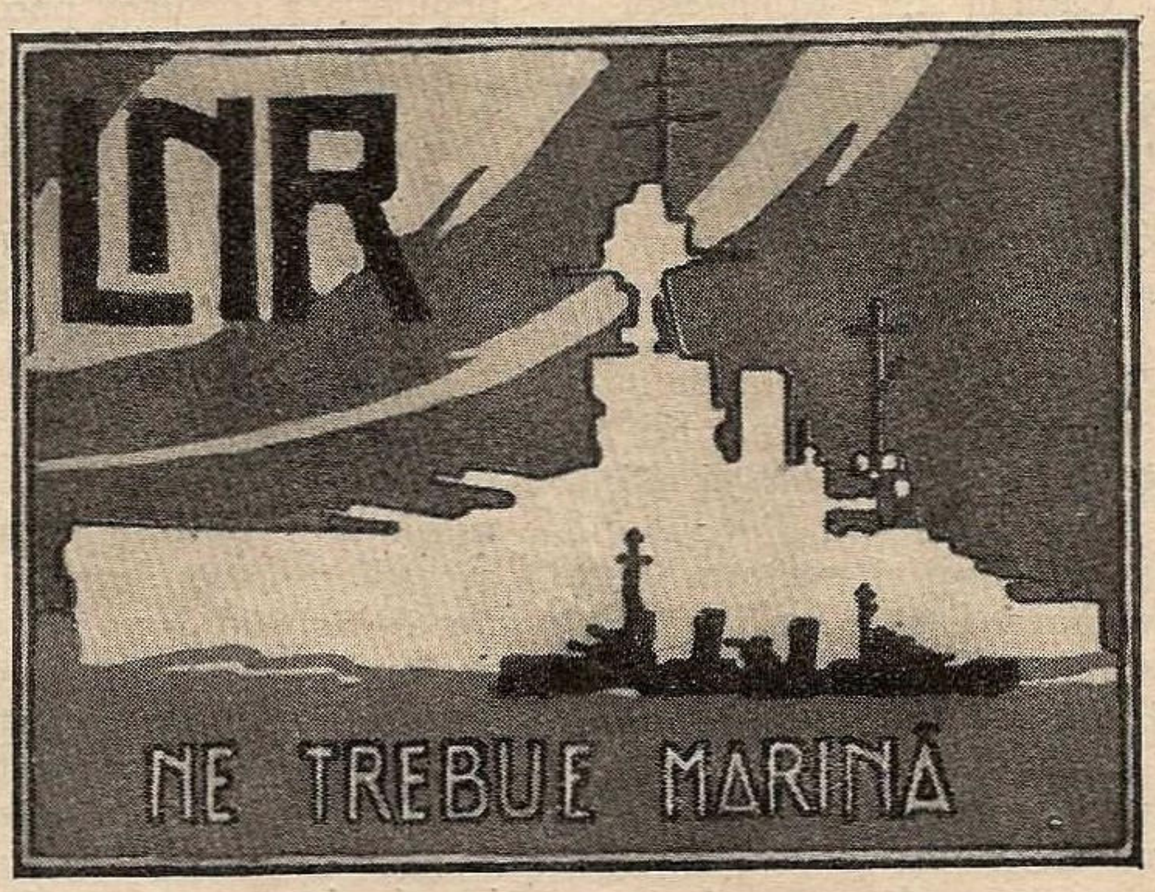
Dragi cititori, iubitori ai apelor şi admiratori ai marinarilor noştri.

Trăim clipe de epopee. Sângele curge din belşug, în lupta crâncena pentru cruce şi dreptate. Faptele glăsuesc mai puternic de cât vorbele, ori cât de măestrit ar fi turnate. Cuvântul, când e nevoe a fi rostit, trebue să fie scurt, lapidar, să oglindească năzuinţele neamului şi poruncile vremii.

Năzuinţele se rezumă în cuvântul „VICTORIE!“ ; poruncile, pe front, în ceeace răsună acolo: „INAINTE!“ tot „INAINTE! numai INAINTE!“, iar în interior ele sunt: „MUNCA, CINSTE şi UNIRE“.

Totuşi, conform datinei, pentru împletirea, concentrarea gândurilor şi simţămintelor celor cari în clipele de reculegere de azi se gândesc la cei cari luptă pe ape, să ne fie îngăduit a reaminti că ziua de 15 August pentru noi este o întreită sărbătoare:

Ca *ortodocşi creştini* prăznuim Sfânta Maria Mare, Adormirea Maicii Domnului.



Flota rusă faţă de a noastră.

Ca *români* comemorăm ziua în care, acum douăzeci şi şapte ani, la porunca Marelui Rege Ferdinand, flăcăii noştri au purces să scape din robie pe fraţii de peste munţi, ca apoi să întregească neamul, dela Nistru până aproape de Tisa.

Ca *marinari* ne sărbătorim Patronul ales în adânca noastră credinţă. Când pornim pe apele răscolite de vânturi, către Maica Domnului ne îndreptăm rugile; iconiţa Fecioarei nu lipseşte din nici o cabină; tot Ei îi aducem mulţumiri la înapoere. Nu e ţărm pe glob fără o catedrală sau o bisericuţă cu prasnicul Adormirei Maicii Domnului la noi — «Notre Dame» în alte părţi.

Azi întreaga suflare românească din creerul munţilor până la şes, ridică imnuri de slavă Domnului, pentru'că a învrednicit pe marinarii noştri ca, alături de camarazii dela uscat şi din aer, alături de aliaţii noştri germani, să adaoge o nouă cunună de lauri la cele din trecutul îndepărtat sau mai apropiat.

Astăzi ne reamintim de marii noştri Regi Carol şi Ferdinand, care au sprijinit marina, silindu-se a face să se înţeleagă rostul, şi nevoia ei pentru propăşirea şi apărarea ţării, — precum şi de devotatele lor soţii Elisabeta şi Maria, mari iubitoare ale mării.

Astăzi ne reamintim de ctitorii marinei noastre, acei neînţeleşi pe vremuri, cari au creat şi întreţinut spiritul marinăresc, „*spiritul Mircea*“, ale cărui neperitoare roade le admirăm, cu toate lipsurile materiale, — generalul Dumitrescu Maican, Colonel Drăghicescu, Amiralii Murgescu, Koslinski, Eustatziu, Negrescu, Bălescu, Scodrea, Coandă. Comandor Demetriade, răposaţi întru Domnul.

Astăzi ne reamintim cu smerenie de toţi cei căzuţi la datorie luptând atât în timp de pace, fiindcă marinarul e mobilizat, e în război chiar când la uscat domneşte liniştea, — cât şi în timp de război.

Astăzi în fine, ca întotdeauna, toate gândurile, ce e mai bun în noi se îndreaptă către cei cari deţin destinele neamului nostru.

Să strigăm cu toţii:

Trăiască M. S. Regele Mihai şi Augusta Sa Mamă Regina Elena!

Trăiască Mareşalul Antonescu Conducătorul Statului şi întreg guvernul!

Trăiască viteaza noastră oştire!

Trăiască marina română, pe care o dorim la înălţimea nevoilor Ţării şi iscusinţei marinarilor noştri.

La cimitirul eroilor din Corcmaz

Inchinarea Ligei Navale Române Filiala Cetatea-Albă

Filiala *Ligei Navale Române* din Cetatea Albă, reorganizată de curând sub preşedinţia D-lui Locot. Colonel Gheţaru Nicolae a organizat în ziua de 20 Iunie 1943 cu o navă a Marinei Regale din localitate, o excursie pe Liman şi Nistru, cu care ocazie atât membrii L. N. R. cât şi un grup de intelectuali din Cetatea Albă, s'au închinat cu pioasă smerenie la mormintele Eroilor din fruntaşa comună moldovenească *Corcmaz* pe Nistru.

Au participat D-nii: Locot. Colonel Dăghici Iosef, Prefectul judeţului, cu D-na, Locot. Colonel Gheţaru Nicolae, Preşedintele Filialei L. N. R., Procuror D. Nimereanu, Vice Preşedinte L. N. R., Alexandru Rotta avocat, Dr. Radu Gheorghe, Medic Primar, Director al Spitalului Cet.-Albă, Inginer Mircea Constantinescu cu D-na, Maior Drugescu N. cu D-na, Const. Ungureanu, Prim-Grefier la Tribunal, Mărcuş Graţian Prim Secretar Camera de Comerţ, Căpitan Dr. Mihăilescu cu D-na. Căpitan Vovu Ioan, Doamna avocat Elena Crasovschi, Aspirant Lascăr Gheorghe, Sublocotenent Giebler din Armata Germană, Martin Dirigintele P. T., D-na Nicolescu Mariana Directoarea Liceului Industrial de Fete împreună cu un grup de profesoare de la Liceele din localitate, D-nele Patrichi, Grecescu, Păr. Protopop Petre Hagiu, Părintele Guţu Constantin, Gheorghe Christea, Ilie Andronic, Locot. Trandafir şi un însemnat număr de membri ai Ligei Navale Române, printre care s'a remarca tineretul L. N. R. şi alţi intelectuali din oraş.

La orele 7,15 dim. în sunetele muzicei militare ale unui Regiment din localitate, nava frumos pavoazată având şi pavilionul L. N. R., s'a îndreptat spre larg, luând direcţia gura Nistrului, traversând limanul învolburat de vântul dimineţii.

Nava pe măsură ce înaintează, lasă în urmă zidurile voevodale ale Cetăţii Albe şi Ceairului, Veneţia Cetăţii Albe şi locul de întâlnire al pescarilor din această regiune, apropiindu-ne spre ora 9 de gura Nistrului.

In drum întâlnim un bac pavoazat cu tricolorul naţional cu public din Cetatea Albă, şi Ovidopol care se îndrepta spre comuna Belaevca, Transnistria spre a participa la serbările naţionale orgaizate în acea comună.

La ora 9,20 dim. nava îşi face drum printre geamandurile aşezate la gurile Nistrului, care marchează adâncimea apei, şi după ce intrăm în Nistru, se dă ordin de comandantul vasului a se micşora viteza vasului, pentru ca publicul participant să aibă posibilitate să admire peisagiile pe lângă care trecem — şi pe măsură ce urcăm în sus pe Nistru, lăsăm la dreapta Maiaki, apoi monumentalele uzinii de apă dela Belaevca cari alimentează Odessa şi printre codrii verzi de ambele maluri, dealuri cu vii şi holde, trecem pe lângă comuna Tudora un alt sat moldoveesc şi ne îndreptăm către marea comună Corcmaz, unde ajungem la orele 14.

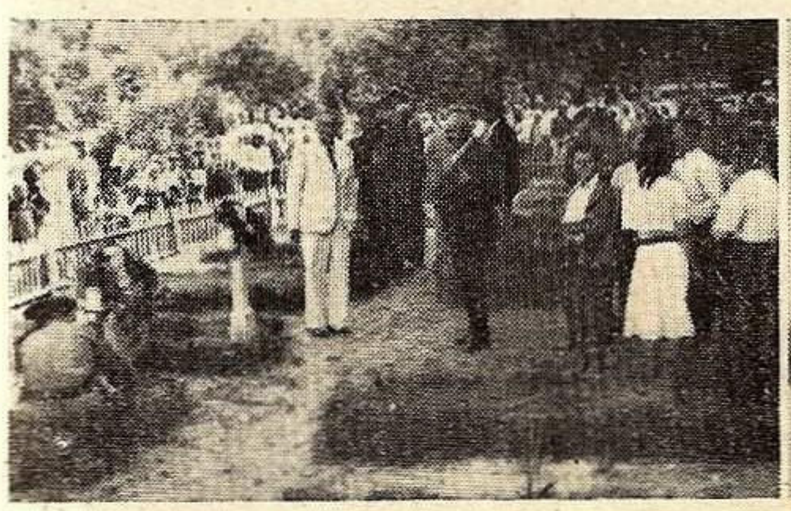
Pe măsură ce ne apropiem de comună, mulţimea de săteni, în frunte cu autorităţile comunale veneau în grabă spre debarcader pentru a primi nava cu excursionişti.

După ce nava acostează la debarcader, escursioniştii debarcă pe mal şi aci suntem primiţi de mulţimea populaţiei, în cap cu autorităţile comunale, apoi toţi participanţii în frunte cu muzica militară urmaţi de întreaga populaţie a comunei, parcurgem strada principală a comunei şi la jumătatea drumului o frumoasă poartă triumfală cu inscripţia *„Bine aţi venit”*, arată dragostea cu care populaţia ne aştepta. După aceia suntem întâmpinaţi de tineretul şcolar şi corul adulţilor condus de D-ra Elena Ionescu învăţătoare, copii dăruind fiecărui participant cu multă drăgălăşenie câte un buchetaş de flori „Nu mă uita”, care a impresionat adânc, iar corul a cântat „Bine aţi venit”, — intrând apoi în curtea bisericii, unde se formează un careu, D-l Locot. Colonel Gheţaru N. Preşedintele Filialei L. N. R., în cuvinte mişcătoare arată că membrii Ligei Navale au venit în această comună devenită istorică prin luptele ce s'au dat în războiul dezrobirii spre a se închina la mormintele acelora cari s'au sacrificat pentru ţară şi neam şi ca să presare florile recunoştinţei .

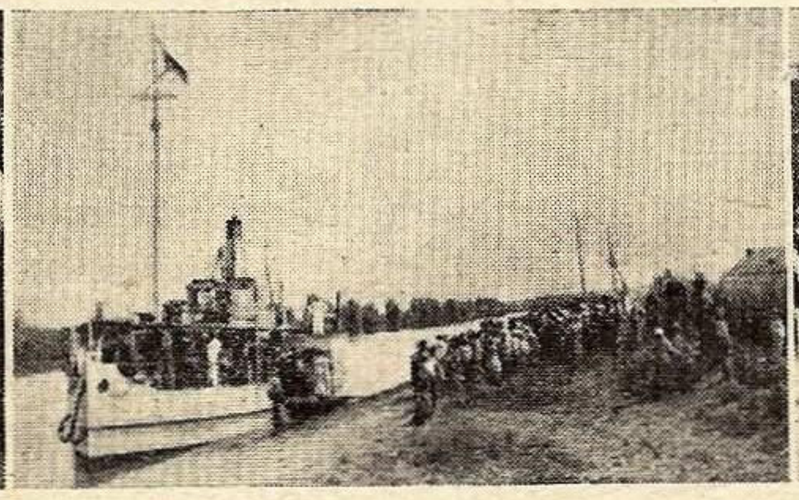
După aceasta, asistenţa s'a îndreptat spre cimitirul Eroilor din curtea bisericii, întreţinut cu multă grijă şi în care odihnesc 53 eroi, majoritatea ofiţeri, căzuţi în luptele din toamna anului 1941.

După un moment de reculegere L. N. R., depune o frumoasă cunună de flori pe mormântul unui ofiţer erou necunoscut, iar membrii Ligei Navale, ca şi populaţia acoperă cu flori şi încununează fiecare cruce de piatră a mormintelor şi aprind lumânări.

In monumentala biserică a satului, preoţii protopop Petre Hagiu din Cetatea Albă, Iacob Leonida parohul bisericii Popuşoi şi părintele Const. Guţu parohul bise-



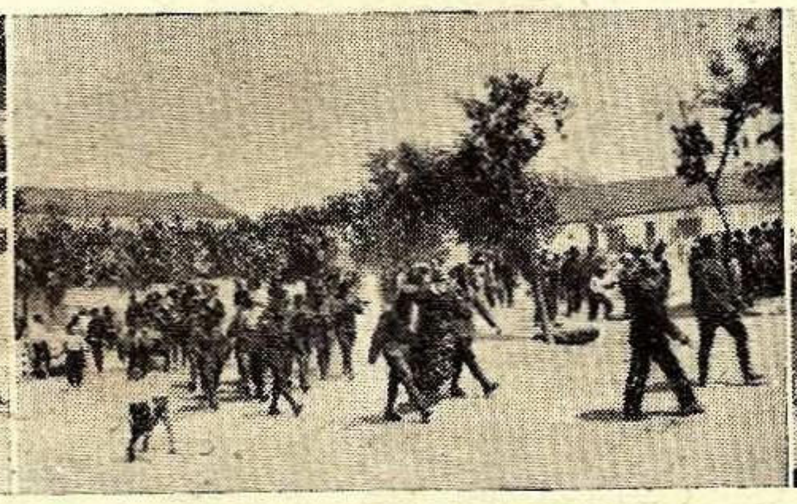
La mormintele Eroilor.



Nava cu excursionişti.

Populaţia primeşte oaspeţii din L. N. R.

Tineretul şcolar din com. Corcmaz.



Spre cimitirul Eroilor.

Populaţia conduce oaspeţii la debarcader.

ricii Corcmaz, au oficiat un parastas pentru odihna sufletelor eroilor, apoi preotul protopop Petre Hagiu într'o frumoasă cuvântare a vorbit despre eroii neamului cari s'au sacrificat pentru patrie şi cari astăzi dorm în cimitirele presărate pe câmpiile de luptă.

A urmat apoi o agapă creştinească la şcoala primară, unde escursioniştii au fost primiţi de D-na şi D-l V. Zelinschi, Directorul Şcolii împreună cu corpul didactic din localitate, de aci s'a făcut o vizită la părintele local Const. Guţu, iar la orele 16,15, întregul grup de excursionişti s'a îndreptat spre debarcader, urmat de întreaga populaţie unde s'a făcut îmbarcarea pe navă şi la orele 16,25 vaporul s'a desprins dela debarcader şi îndreptându-se în larg a luat direcţia Cetatea Albă. La orele 20,50 ne apropiem de gurile Nistrului, şi printre aceleaşi gemanduri cari prin semnale luminoase ne arată drumul ce urmează să-l parcurgem pentru a nu da de bancuri de nisip, la orele 21, intrăm în liman şi ne continuăm călătoria pe apa liniştită a limanului până la Cetatea-Albă, unde ne-am reîntors dela această închinare, păstrând amintiri de adevărată simţire românească dintr'o comună străveche moldovenească de pe malul Nistrului, în care jertfele trecutului se îmbină cu sacrificiile luptelor prezente pentru desrobire şi care ne-a dat desăvârşita încredere în marea luptă care o duce neamul nostru pentru salvarea viitorului său.

C. UNGUREANU

Dintr'un caet

Mare-albastră, Mare lină
gând şi vis din primăveri,
linişte ce suflet ceri
când pe crengi luna s'anină.

Mare — taină şi poveşti
cu Ilene şi castele.
Luna şi cu mii de stele, —
ce vin ropot de lumină

peste ţărmuri, peste ape —
te preface în minune,
în frumoasă fără nume
încrustată 'n nestemate.

Când în zori, de după zare,
se ridică soare'n lumi
tu prefaci catarge 'n ulmi
ce se pierd în depărtare.

Mare — cântec, vis şi dor.
Mare — nopţi cu stele, flori.
Mare ape şi viori,
Val şi val în freamăt, sbor...

Te cunosc, te simt în sânge
cum te strecori haiducește —
când sufletu-mi povestește —
când plângi tu, inima-mi plânge.

Când mă simt în plinu-ţi rece
aşi pleca să numai vin
dar rămân, căci mi-ai dat vin
din amurg de zare rece.

Mare — ţară fără hotare,
nesfârşită 'n privire,
ruptă'n ţărmuri de gândire
până dincolo de zare.

Când departe sunt de tine,
poposit pe alte ţărmuri
dus de ale vieţii vânturi,
simt ceva ca rupt din mine.

Mare! Gândul meu se'nchină
sărutând un rece val,
ce venit'a pân'la mal
într'o cumpănă de-odihnă.

Mare — zi de sărbătoare,
pescăruşi albi de zăpadă
lângă fata ce sè scaldă
la urechi cu câte-o floare...

Mare — soare, vis şi patimi.
Frunţi se pleacă peste ape,
ceru-i tot în suflet şoapte.
Mare — vis, dorinţi şi lacrimi...

Sergent radiotelegrafist
VASILE CONST'ANTIN OPROVICI
din Marina Regală

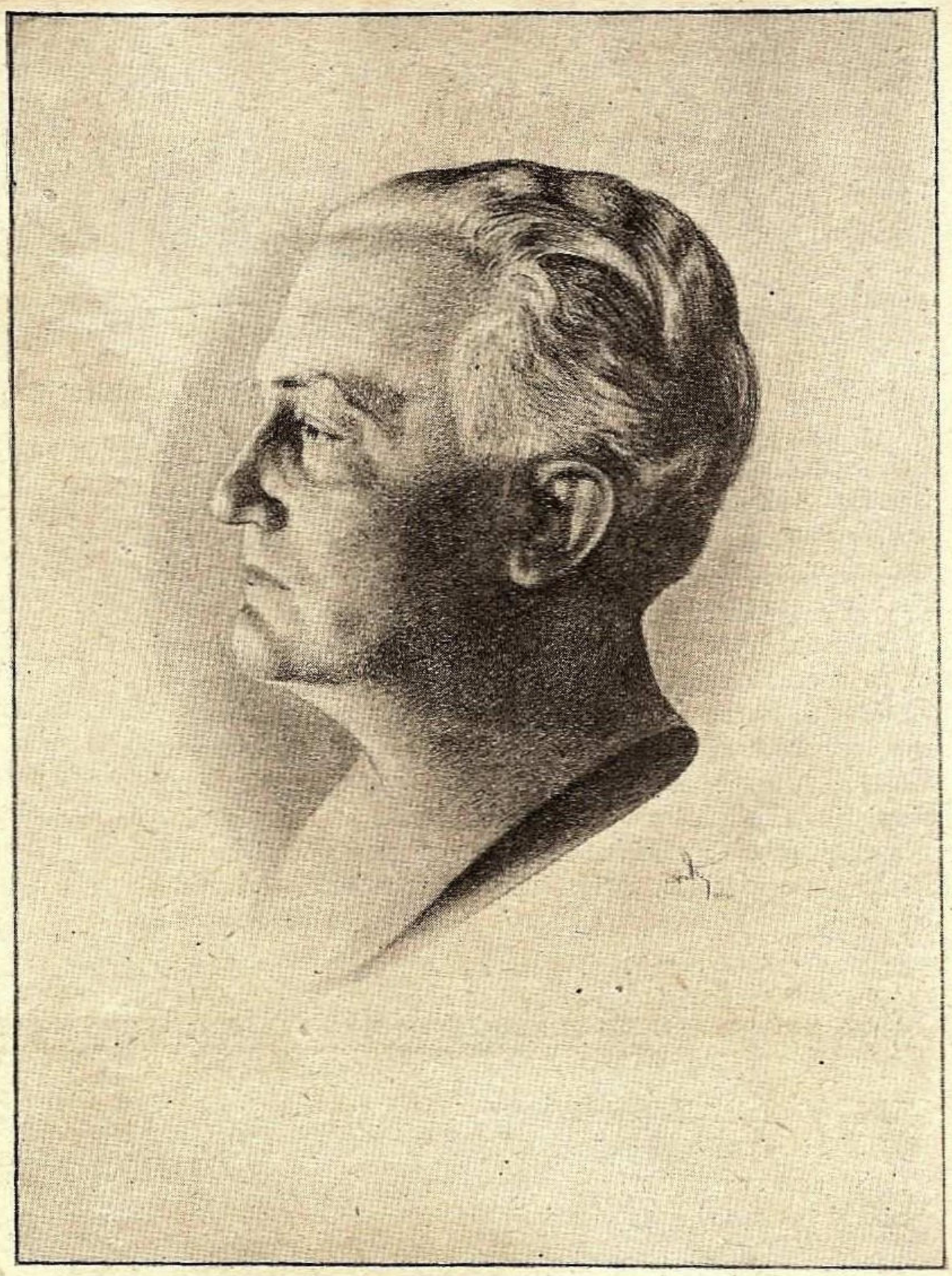
I.Gr. Perieţeanu

Poet

al mării

de

AL. BILCIURESCU



Poetul mării : I. Gr. Perieţeanu

Filmul mării este cel mai fantastic, cel mai pasionant, cel mai misterios.

Fiinţă schimbătoare, cu sute şi mii de chipuri, marea este eterna sirenă ce ne atrage pe toţi cu cântecul ei amăgitor de valuri.

Cine oare n'a admirat un răsărit de soare, când discul cerului apare deasupra broderiilor spumoase, mângâiate de briza matinală?

Cine n'a fost pătruns de tragica şi aproape ireala frumuseţe a unui asfinţit, când capul ghilotinat al blondului monarh se scufundă parcă în marea deschisă ca un abis?

Şi, cine, în sfârşit, nu s'a gândit la nimicnicia omului faţă de natură, când furia elementelor oarbe şi descătuşate flagela marea cu bici de vânt, chemând valurile la revoluţia firii, ce se pregătea să deslănţuiască un nou potop?

Marea nu o vom putea niciodată înţelege pe deplin. O vom iubi, o vom admira, ne vom teme de ea, dar ne va fi imposibil să-i pătrundem tainele. Numai poeţilor le este dat să stea de vorbă cu ea. Fire capricioasă şi bizară, Thalassa — cum îi spuneau Grecii antici — este alcătuită din contraste şi din contraziceri. Dar din acest echilibru al antitezelor, ese în relief, ca o comoară, marea, marea eternă, eterna Thalassa.

„Marea în literatură", ce subiect frumos pentru îndrăgostitul acestei imense împărăţii a apelor! Subiectul a tentat pe *I. Gr. Perieteanu*, care, în diverse conferinţe, studii şi articole, a aprofundat legătura intimă dintre poet şi mare.

Dela *Eminescu* şi până la *Ion Minulescu*, dela *Alecsandri* şi până la *Ion Pillat*, dela *Duiliu Zamfirescu* şi până la *Victor Eftimiu*, toţi scriitorii noştri s'au ocupat de mare, descriind-o rând pe rând, ca pe o amantă cu ochii verzi, ca pe o blestemată strigoaică a corăbiilor, sau, pur şi simplu, ca pe o oglindă lucioasă cu valuri de dantelă. Poeţii şi-au îmbrăcat inspiraţia în haina pastelului, a elegiei, a sonetului descriptiv sau a odei. Dar acest contact cu marea a fost trecător; el a fost în funcţie de o croazieră sau de o efemeră inspiraţie; pe când cazul lui I. Gr. Perieţeanu trebue văzut sub o altă perspectivă.

Indrăgostit de mare, acest scriitor nu s'a mulţumit numai să-i dedice — ca alţii — două-trei poezii. Ca unei femei adorate, poetul nostru a dedicat Thalassei câteva volume, cuprinzând versuri bătute în strofe sonore şi proză cu aripi sburând spre stele.

In *„Poezia Mării"*, I. Gr. Perieţeanu a susţinut cu drept cuvânt că e imposibil să întocmeşti complecta ei antologie. Subiectul e prea vast; arhitectura lui grandioasă ne împiedică să-l cuprindem cu slabii noştri ochi omeneşti. Totuşi I. Gr. Perieteanu, într'o proză plină de avânt — pe care o poate făuri numai un poet autentic — ne-a vorbit de diferitele aspecte ale mării şi a reuşit prin evocarea versurilor cizelate de poeţii români şi străini, să prindă melodia glasului ei misterios şi dulce:

„Glasul ei! Acel puternic şi legănător sgomot ce răsună pentru unii ca o lungă şi implacabilă ameninţare şi pe care *Pierre Loti* îl consideră ca pe cea mai potolitoare dintre toate muzicile; căci pentru mulţi dintre obişnuiţii şi îndrăgostiţii ei, cum a fost Loti, pasionatul colindător al meleagurilor lichide, din sbuciumul ei, din grozăvia sgomotului pe care îl face, se desprinde încă, sub o anumită formă, imensa--i pace, care adoarme, care însănătoşeşte şi oţeleşte.

„Glasul ei de mamă sublimă, în necurmată zămislire şi naştere, prin care grăesc măruntele şi mutele triburi de vietăţi ce alcătuiesc nenumărata-i familie. Acel grav şi simpatic dialog cu pământul taciturn, armonioasă concordanţă a marelui eu cu el însuşi. Acea magnifică desbatere care nu-i altceva decât amorul".

Glas pe care poetul l-a descris astfel:

Cu drag l-auz sosind din depărtări,
Svon încărcat de şopot şi suspine;
Şegalnic sau duios, l-ascult cum vine
Mereu, cu nesfârşite ondulări.

Se'ngână'n el haotice chemări,
Când val de val se sparge și devine
Sonoră undă, ce evoacă'n mine
Eternele naturii sbuciumări.

E huet vag din care se destramă
Fuioare largi de vaer, vastă gamă
De bufnete, cu ritmic fâșâit;

E murmur lung, cu mii de resonanțe
Și bolbor e, și muget înăsprit;
Iar mintea mea l-a tălmăcit în stanțe.

Marea noastră, marea românească nu putea să lipsească dintr'o carte în care se face elogiul Thalassei. I. Gr. Perieţeanu găseşte cuvinte elocvente spre a vorbi de marea ce deschide calea vapoarelor noastre până în orientul apropiat şi chiar şi mai departe: „Marea noastră. Marea Neagră. Sfânta mare ce ne deschide larg porţile lumii şi în care se varsă Dunărea albastră. Cei cari au avut norocul să intre în ea pe înserate, prin canalul Sulina, şi să străbată astfel acea regiune intermediară pe care o desfăşoară înaintea ochilor îmbucătura Dunării cu ea, nu vor uita desigur, niciodată, măreţia priveliştei pe care o oferă lupta dintre cele două ape, care se atrag şi se resping în acelaş timp, intolerante".

Toate aspectele mării, poetul le cântă, îndrăgostit de neasemuita lor splendoare. Iată marea mondenă, marea snobilor veniţi să-i turbure senina şi sălbateca ei minune: „Marea de ţărm, de cheiuri şi de plaje, sglobie, clipocitoare, cu foşnet de mătăsuri schimbătoare, care îţi zâmbeşte, placidă, ademenitoare, a cărei respiraţie şi ale cărei pulsaţii îţi place să le asculţi; care alintă trupurile cu mici şi mângâioase valuri, săpându-ţi la picioare dulci trepte policrome de marmură lichidă.

„Marea sărbătorească, în care soarele se scaldă voios, împodobind-o cu o risipă de paete argintate, în care îşi spală cerul nouri de vată şi pe care plutesc, multicolore, barcazurile şi goeletele, ca nişte fluturi uriaşi".

Poetul, în al cărui suflet dorm tezaure de amintiri, nu putea să nu fie fascinat şi de valurile mării luminate blând de fecioara astrală:

„...Marea în clar de lună, lascivă, fascinantă, cu circul iluzoriu al pajiştei flotante, în care delfinii fac tumbe de lumină şi dispar; ale cărei ape sunt despicate în brazde fulgurante de carenele vapoarelor, asemănătoare unor pluguri fantastice şi pe ale cărei albastre ogoare, stropite cu argint, din sadul reveriei cresc flori de mărgărint.

„Marea fosforescentă, care iluminează noaptea, brăzdată de fulgerele harengului. Marea feerică, ce pare de lapte, pe care a zugrăvit-o *Blasco Ibanez* în *„Mare Nostrum"* cu neîntrecuta-i măestrie, străbătută de clarităţile azurate produse de infuzorii, de acele microscopice făpturi care, atrase la suprafaţă, apar în dâre luminoase, sub formă de peşti de foc sau în scânteetoare ghirlande. Marea care este propriul ei fanal, cerul, luna şi stelele ei, după fericita expresie a lui *Michelet"*.

După cum marea în hulă nu putea trece neobservată:

„Marea în hulă, ce preludează veseliei sălbatice, privită din siguranţa ţărmului, care îţi îngădue să admiri tihnit acele spumegânde boturi ce-i scurmă pajiştea, mugind a piază-rea şi enormii berbeci ce gonesc spre mal în turmă. Cât de mult contrastează atunci bocetele şi profundele-i suspine cu tăcerea mohorâtului ţărm, ce s'ar zice că vrea să se reculeagă, spre a asculta ameninţările aceleia care în ajun îl linguşea cu mângâioase valuri".

Alt aspect marin, când soarele apune, clipă fotogenică imortalizată de toţi fotografii şi gustată din plin de tineretul în luna de miere, ni-l înfăţişează autorul: „...Marea văzută din barcă, spre asfinţit de soare, in largul pustiului oscilatoriu, printre mari ondulaţii, netede şi lucioase, sau printre imense umflături de apă, ce se succed cu o ritmică încetineală, ca nişte spinări de gigantice fiare, inofensive de atâta indolenţă, venite dintr'unul din infiniturile orizontului, spre a se pierde spre cel opus".

Poetul e îngrozit de aspectul mării bântuite de furtună şi ne-o descrie ca pe o viziune de apocalips „care biciuie feţele, care te orbeşte şi te asurzeşte cu şuerături şi tunete discordante, ce ridică uriaşe talazuri care se întretae, se sparg între ele şi nu vor să mai cadă, animate de un suflu fantastic".

„Elogiul mării" este urmarea logică a *„Poeziei mării"*. In această conferinţă, ţinută sub auspiciile „Ligii Navale Române", I. Gr. Perieţeanu evocă marea, sub aspectul ei mitologic. D-sa îşi ia sarcina, destul de anevoioasă, de a înfăţişa în mod sintetic viaţa din adâncuri şi mai ales legământul organic şi spiritual al omului cu marea, dealungul vremurilor până astăzi, când el a isbutit să-i măsoare profunzimea, s'o treacă în sbor, să-i înfrunte valurile cu giganticele cargoboturi ale marinei comerciale şi să înscrie, prin lupte navale, un important capitol în technica de autodistrugere a speţei noastre.

Dar, mai întâi, poetul desprinde din negura timpului conceptul mitologic al împărăţiei marine, făcându-ne să pătrundem în domeniul legendar al sirenelor şi în republica minunată a miturilor. Cu acest prilej, facem cunoştinţă cu fantastica realitate a monştrilor din pântecul oceanului: cu peştele topor, leptocefalul, peştii lanternă, cei cu coadă de şobolan, şarpele dragon, peştele constelaţiei, cel fantomă şi meduza ctenoforă — hidoase fiinţe ce trăesc în adâncime, rude prin fantasmagoricul lor cu apariţiile din domeniul legendei şi al basmelor străvechi.

Numai un adevărat poet poate să înţeleagă şi să admire aspectele schimbătoare ale Thalassei, când blândă ca o felină docilă ce linge picioarele oamenilor pe plaje, când ocrotitoare ca o doică, legănându-te cu vocea ei de briză, când pătimaşe ca o femeie înamorată, când răsbunătoare şi crudă ca o amantă înşelată, în clipa de nebunie când pierde, răstoarnă, sfarmă şi înnecă navele pe care, cu o clipă înainte, le purtase domol pe sânul ei de azur.

I. Gr. Perieţeanu a sezizat toate aceste nuanţe, închizându-le în tiparul cuvintelor şi imaginilor, spre a-şi construi conferinţele cari sunt nişte adevărate poeme în proză.

In versuri, poetul nostru a găsit că forma cea mai nimerită pentru a cânta marea este sonetul.

De altfel iată părerea marelui nostru scriitor Octavian Goga care, în 1933, şi-a citit raportul asupra volumului *„Glasul Apelor"*, în şedinţa solemnă a Academiei Române:

„In perioada actuală a evoluţiei noastre literare, când poezia pare a se căuta pe sine şi trece printr'o fază de încercări turburi, determinate de clişeele unui exotism de import, sonetele d-lui Perieţeanu menţin linia unei purităţi clasice, în care o formă impecabilă se îmbină cu superioare dispoziţii de gânditor şi artist. Unele din sonete reamintesc cele mai de seamă bucăţi de acest gen ale literaturii noastre. Propun să se acorde un premiu autorului, ca o recunoaştere a talentului cu care distinsul scriitor, preocupat şi în alte

domenii de gândire, a mânuit versul, dându-ne pagini de o reală valoare".

Intr'adevăr, volumul „Glasul Apelor" marchează o dată importantă şi un evident progres în cariera scriitorului, ajuns la maturitate de gândire şi la perfecţia formei.

„Glasul Apelor" poate fi împărţit în două cicluri distincte: 1) cu caracter pur descriptiv; 2) cu o notă sentimentală.

In sonetul *„Balcicul"*, poetul cântă în versuri înaripate frumuseţea mării noastre „cu şuviţe de apă şi exotice mlădiţe, ce schimbă'ntreg ţinutul într'un lan"; aci ritmul **valur**ilor, bogăţia holdelor şi frumuseţea tezaurului botanic, alcătuesc o armonioasă simfonie:

Un calm profund domneşte pe noian.
Undine, cu bălaiele-i cosiţe,
In toiul formidabilei arşiţe,
Strecoară'n mal argint aerian.

De sus, pe deal, în parcul suveran,
Răcoarea se propagă prin şuviţe
De apă şi exotice mlădiţe,
Ce schimbă'ntreg ţinutul într'un lan.

Garoafa, stânjeneii şi glicina,
Bujorii, macul, nuferii, verbina,
Şi crinii albi — în chip de porumbei

Fac horă în grădina suspendată;
In timp ce'nvie mitul prin alei,
Semiramida, reîntruchipată.

Adeseori peisajul care poartă pe frunte o cunună mitologică, pare poetului atât de fermecător, încât el se întreabă dacă nu cumva desfăşurarea de linii şi culori nu este o nălucire, o simplă iluzie, o fantezie a minţii ce vagabondează în vis:

Mă urmăreşti, fantastic promontor,
Cameleon din basm, ce porţi în spate,
Drept creastă, vechi ruine de cetate.
Bagheta unui antic vrăjitor

Te-a împietrit aici, strejuitor.
Orbitele-ţi enorme şi căscate,
Cu ochii scurşi, de Iele cercetate,
Sunt pentru noi satanicul pridvor,

Sub care sburdă Tethis, zâmbitoare.
Culorile-ţi deapururi schimbătoare,
In apă, prin reflexe, răspândesc

Tonalităţi de pură'nchipuire,
Ce farmecă'ntr'atât şi'ncremenesc,
Că-mi pare peisajul, nălucire.

(Capul Caliacra)

Psalmodia valurilor răsună în urechile poetului ca o muzică pură pe care Muzele s'au dus s'o culeagă pe înălţimile eterate ale fanteziei. In sonetul *„Psalmul Valurilor"*, autorul compară marea cu o crăiasă şi porneşte „pe treptele de marmoră lichidă" să prindă armonioasa ei simfonie:

In noaptea-aceasta neagră, ţii sobor,
Crăiasă a noianelor de apă!
Când ochii-mi din privelişte s'adapă,
E numai sbucium, clocot călător...

Călăuzit de farul veghetor,
Zorit, norodul tău de valuri scapă
Prin porţile de-aramă, care crapă
Isbite crunt de-al vântului topor...

Psalmodiază apriga mulţime
Eternul viers, oftat de adâncime,
Ce'n mii de conci marine stă închis.

Un larg talaz îmi sapă o firidă...
Spre templul tău pornesc, cu paşi de vis
Pe treptele de marmoră lichidă...

Intotdeauna viziunea poetului e senină. Nici-un ton strident nu strică armonia arhitecturii sonetice; însă, uneori, I. Gr. Perieţeanu îşi aduce aminte că a fost cândva un epigramist plin de humor. Şi, atunci, uşoara duioşie se preschimbă într'un umor rece, de „pinçe-sans-rire", ca bunăoară, în *„Lupta Navală"*:

E marea azi un lac imens şi lin,
In care-şi spală cerul nori de vată.
Cinci pescăruşi plutesc în cârd — o pată
Vibrândă pe al undelor senin.

Din larg răsare-o creastă de delfin,
Bizară lamă, din adânc săltată,
Ce'n urmă-i lasă dâră argintată;
Ai zice un minuscul submarin.

El tae brusc marina preumblare,
Stârnind în preajmă-i albă fremătare,
De-aeroplane mici, ce-l urmăresc

Vertiginos şi dârz. Intr'o secundă,
Asupră-i s'au lăsat, îl ciugulesc...
Şi nava plăsmuită se afundă...

Ce peisaj plastic! In primul catren, pe oglinda unei mări liniştite, poetul a descris cinci pescăruşi. In catrenul al doilea, printr'o imagine fericită, a evocat neastâmpărata înfăţişare a unui delfin; în terţete, I. Gr. Perieţeanu devine mai dinamic şi ne arată lupta dintre delfin şi pescăruşi. Lupta însă e plină de eleganţă, deşi dârză, căci poetul nu vrea să-şi turbure seninul artei sale prin violenţă; aristocraticei înfăţişeri sufleteşti a autorului îi repugnă de sigur gesturile brutale.

A fi înamorat de mare, a o cunoaşte intim, înseamnă a o poseda. Cu privirea, cu sufletul, cu toate simţurile. La acest rezultat nu se poate ajunge decât călătorind, spre a putea cânta aspectele ei cameleonice, sub diverse latitudini, pretutindeni unde fantezia Marelui Ziditor a înfrumuseţat pământul cu câte o geană de apă. Senina splendoare a lacurilor italiene, poetul nostru o închide în strofe de o clasică factură.

De pildă: *„Maggiore"*:

Şi-acum plutesc, cu visul împreună,
Prin norii de arome tropicale,
In amfiteatrul parcurilor tale,
A slavei şi-a genunelor cunună.

Vibrează'ntreg văzduhul ca o strună;
Iar insulele ce-mi răsar în cale —
Imense vegetaţii ireale —
In sarabanda florilor, nebună,

Dansează, ca și undele-ți verzui,
Cu portice, terase și statui!
Halucinante ore de magie,

Când ambianța toată e-un mister,
Cu-amurguri și cu nopți de feerie,
Cu brațe verzi întinse către cer.

Pentru un poet care a cântat femeea cu atâta patimă și duioșie, era fatal ca, proslăvind marea, s'o asemuiască cu înșelătoarea Eva, tot atât de nestatornică, de rebelă, de voluptuoasă și de schimbătoare; în consecință, I. Gr. Perieșeanu a făcut o paralelă reușită între Thalassa și femeie, atribuind mării unele porniri ale omenești sale surori:

O, mare nestatornică, rebelă,
Cu sân bronzat și pururi svâcnitor,
'mi' implânți în trup voluptuos fior,
Când sfâșii brusc a spumelor dantelă!

Dar trupul tău, adesea nu relevă
Lăuntricul tumult, premergător
Schimbării neașteptate de decor;
Ușoara fluturare de vântrelă,

Mistifică și ea pe marinar,
Când, prins în largul său tentacular,
N'aude cum în radă geamandura

Vestește grav, cu gemătu-i prelung,
Că'n adâncimi Neptun își varsă ura.
Și mulți din cei ce pleacă, nu ajung.

Nimeni n'a cântat mai sincer ca I. Gr. Perieșeanu splendoarea lacurilor italiene, al căror decor ireal de frumos chiamă mărturisirea basmului, îndeamnă fantezia bardului și plimbă mână în mână, pe oglinzi de cleștar povestea cu realitatea, himera cu adevărul, fantasmagoricul cu contemplarea, eteratul cu pământescul. Viziunea e atât de supraomenească, încât gândul rătăcește pe cărarea stelelor, iar sufletul sboară cu aripi astrale:

Lac din povești, cu'nfățișări de mare,
Ți-e malul de fiorduri sfredelit;
Dar nordicul fior e risipit,
Cum soarele de miază-zi răsare,

Din flori făcând cățui, ce ard în zare,
Și din albastrul tău safir topit.
Sub culmile de calcar și granit,
Când scapără ascunsele amnare,

Chiar unde sclipitoare e de foc,
Jar policrom, lichid. Vremelnic joc...
Căci brusc apare alba Amphitrită

A spumelor, și clipa de extaz
A bărcii, de povaie copleșită,
Se pierde'n vânt și'n volburi de talaz! (Garda)

Romanticul Como, ținta tuturor îndrăgostiților, etern film al sentimentalismului cinematografic, e orchestrat într'un ritm grav de rugăciune. Poetul își plasează inspirația pe un plan superior. Influențat de sigur de majestuoasa înfățișare a lacului, I. Gr. Perieșeanu își simte sufletul în deplină comuniune cu natura. In preajma acelor eterate minunății arhitectonice, pe care numai Divinul Părinte le-a putut edifica, omul e mai aproape de Creator, întocmai ca într'o catedrală când gândurile se urcă spre cer, pe drumul săpat de armoniile austere ale muzicei de orgă:

Eternule Atotstăpânitor,
Aici simții, mai bine ca ori-unde,
Prezența Ta, ce pururi mă pătrunde.
Văzutu-te-am, atom cugetător,

In simfonia verdelui major,
Când cerul tău se cerne peste unde
Și azurează apele profunde;
Când totul e fluid unduitor;

Când linii, forme, sunete, culoare,
Se contopesc, și fiecare floare
Cădelnițează, molcom, smirna ei;

Când chiparoșii, facle fără pară,
Sub pulberea stelarelor scântei,
Se-aprind în vraja nopților de vară!

In ultimile două sonete „*Bellagio*" și „*Varena*" care închee ciclul poeziilor din „Glasul Apelor", poetul găsește lirei sale o nouă strună. Această strună vibrează altfel decât cele de până acum. Nota sentimentală e mai atenuată. Dulcea reverie apare mai estompată. Tonul nu mai e atât de grav. Lirismul lasă drum liber ironiei. Satiricul își arată fața. Polemistul încrucișează spada spiritului.

In „Poezia Mării" — conferință ce închidea crezul său estetic despre Thalassa, — I. Gr. Perieșeanu își însușea părerile lui *Remy de Gourmont:* „Marea trebue că a fost mai frumoasă când era necunoscută și singuratecă. Acum are prea mulți îndrăgostiți; prințesă prea adorată, e înconjurată de o curte prea numeroasă. Foarte puțini bărbați și doar câteva femei îi înfrumusețează peisagiile. Natura se obișnuește greu cu o mulțime aiurită, care vine la mare, cum vii la un bâlciu. E drept că poți să te izolezi prin gândire. Trebue chiar să te abstragi ca și credinciosul care, la biserică, își uită vecinii, și vorbește cu Dumnezeu".

Urmărind aceiași idee din conferința sa, I. Gr. Perieșeanu o închide în carcera celor două două sonete, de care am vorbit mai sus. In poezia „*Bellagio*" scriitorul nostru se ridică împotriva snobilor, nudiștilor, elegaților și mondenelor cari vin pe plajă cu scopul de a flirta și de-a face cancanuri:

Trufașele palace-uri, sfidătoare,
In cari snobismul gol s'a intronat.
Și vilele, pe cari s'au arborat
Heraldicele steaguri, strigătoare,

Nu le cunosc. Lăsai să-și desfășoare
Deșertăciunea vajnicu-i sabat,
Pe malul sgomotos și profanat,
Și rătăcii pe căi șerpuitoare...

Privit-am luciul apei, dintre stânci,
Din cadrul ferestruilor adânci,
Deschise'n domul tainic al verdeții

Și-am ascultat melodicul susur,
Pornit din larg în faptul dimineții:
O muzică sculptată în azur. (Bellagio).

In sonetul următor, „*Varena*", poetul se complace în aceiaș notă sentimentală. Vrea să fugă de lume, de casinourile luminate a giorno, da dansurile impudice.

de acel sgomot politicos şi civilizat al high-liffe-ului care transformă viaţa într'o serie de obligaţiuni anoste şi plictisitoare. Poetul preferă să se retragă în sânul naturii, unde poate gusta din plin frumuseţile înconjurătoare:

Ungher de fire, paşnic şi sublim,
Cuib împletit din şoapte înflorite,
Pe trepte largi de piatră, însorite,
Săpaşi, adânc, un biblic: „să iubim!"

Aici, cosmopolitul vicleim
Pe ochi nu'ntins'a vălu-i de ispite;
N'avem de jazz urechile-asurzite;
Porunca ta putem s'o împlinim.

O dragoste atot-cuprinzătoare,
Cu'ncetul ne străbate, arzătoare;
In voia sufletescului avânt,

Unim ne'nsufleţitul cu suflarea...
Şi Dumnezeu coboară pe pământ,
Să binecuvânteze'ngemânarea.

Revolta poetului împotriva naturii, terfelită de civilizaţie, indignarea contra acelora ce îndrăsnesc să profaneze locaşurile glorioase ale trecutului, se manifestă în sonetul „*Taormina*", din care vom cita catrenele:

Bizarii ctitori, zilele şi anii,
Ce surpă şi zidesc, din mânăstire
Făcut-au un palace, şi'n amintire
Că se rugau aici dominicanii,

Prin galerii, când furnică profanii,
Icoane, strane, candele, potire,
Atrag, răzleţe, vesela privire;
Iar flirtul ţine locul de mătanii.

Ce ironie crudă! Ce dispreţ suveran îşi arată poetul I. Gr. Perieţeanu faţă de aceşti profanatori ce transformă marea în negustorie, iar locaşurile sfinte în tarabă!

Femeia şi marea, marea şi femeia, iată două leitmotive pe care le întâlnim foarte des în poeziile lui I. Gr. Perieţeanu. Pentru scriitorul nostru ochii femeii sunt un prilej de evocări marine:

Ochi-ţi verzi ascund într'înşii două mări înfuriate...
(Consacrare).

sau, în „*Sonetul Ochilor*", poetul spune:

Sunt ochi verzui, ca sânul unei mări,
Ce-ţi spun tumultuoasele-i poveşti;
In jocul lor de raze nu găseşti
Decât nepotolite sbuciumări.

Intr'o poemă din tinereţe, intitulată „*Pe plajă*", paralela continuă, dar mişcarea capătă o înfăţişare de lirism înalt, prin faptul că iubita şi marea stau faţă în faţă:

„Privirea ta se pierde în largul mării, şi-admiră valul ei rătăcitor, ce'ntr'una se topeşte şi renaşte, şi pururea se sbate, călător; iar sufletu-mi în ochii tăi albaştri, ca sânul mării, vecinic fluctuoşi, se pierde, se topeşte şi renaşte...

„A spumelor dantelă efemeră ţi'nvălue picioarele cu drag. O clipă în naiadă te preface... Şi tremură nisipu'nfierbântat, sub trupul tău, ce pare că-l învie; iar inima-mi, în ritmu-i cadenţat, spre tine'nalţă mistice talazuri, şi-alintă sânul tău în care bate noianul unor patimi fără ţărm.

„Şi iată luna, fruntea şi-o ridică, ningând pe mare magicu-i argint. Ai zice-un disc, purtat prin înserarea, pătrunsă d'un fior misterios, pe care, din cereştile-i altare, ţi-aduce Dumnezeu, ca un prinos, iubirea mea ce'n noapte luminează".

E greu să slujeşti sonetul. Dar dacă îl slujeşti cu râvnă şi credinţă, te răsplăteşte princiar ca un stăpân darnic! I. Gr. Perieţeanu şi-a scris cele mai frumoase marine în forma fixă a sonetului. Satisfacţiile sale estetice au fost mari; de aceea continuă să scrie în acest gen. Interesant este deci să relevăm existenţa unor poeme marine, care au cu totul un alt vestmânt. Ca bunăoară poezia „*Marină*" care în loc să fie scrisă cu pana muiată în azur, apare schiţată în cărbune:

Mare sumbră de leşie
Printre valuri, înspre larg,
Un vârf negru de catarg,
Semn final de tragedie,
Luptă greu, făr'de răgaz,
Contra mării, ce'ndârjită,
Il afundă, o clipită,
Sub o coamă de talaz.
Apoi, ca o mână, iară
Se iveşte, vrea să ceară
Sprijin parcă. De prisos!...
Pe mormântul unduios,
Luna, calmă jelitoare,
Işi presară alba-i floare!

Intunecată viziune, limpezită numai de imaginea graţioasă a lunii, pe care poetul o compară cu o floare.

Spre a atenua efectul sumbru al acestui pastel, vom cita tinereasca şi melodica „*Barcarolă*" în care poetul a adus ceva din muzicalitatea valurilor şi din melancolia zâmbitoare a amanţilor, trecând pe lagune, amanţi ce parodiază eterna poveste de dragoste a lui *George Sand* şi *Alfred de Musset:*

De la Veneţia, pe mare,
Şi până la Castellamare,
Şi pân'la Genova-în sus,
De când aleargă-atâtea valuri,
Călătorind pe lângă maluri,
Poveşti de dragoste-au tot spus.

Poveşti din vremuri legendare,
Svonind adânca sbuciumare,
A sufletescului talaz
Ce'ncremenea chiar oceanul,
Când dorul îşi căta limanul
In infinituri de extaz!
Dar tot trecutul de iubire,
Doinit de-a mării tânguire,
N'a fost atât de sbucnitor,
Ca patima nemărginită,
Ce inimile ne agită,
Cu-al ei avânt clocotitor!

A ei năvalnică pornire,
E-o necurmată svârcolire
De necuprins incendiat;
Căci dragostea în noi se sbate,
Ca undele înflăcărate
Din cari pământul s'anchegat!

Această romantică viziune constitue pentru asprimea vremurilor actuale un binefăcător tonic sufletesc. Inima poate astfel prinde din nou aripi, spre a se urca în cui-

bul unui cer mai pur, departe de orizontul meschin al cotidianului.

După cum spune foarte just cunoscuta scriitoare italiană *Ada Calzavara* (Revista „Termini" Nr. 29 din 1939), „în fiecare din aceste plachete lirice (ale lui I. Gr. Perieţeanu), găsim conţinută o senzaţie dominantă, uneori luminată de contraste, alteori exaltată de impresii oarecum complimentarii, servite de un limbaj pitoresc, alteori, din contră, adumbrită de un văl subţire de melancolie, care îi estompează contururile".

Intr'adevăr, poetul nostru, deşi liric ca temperament, are, ca şi parnasienii, oroare de astfel de manifestări intime. Nu-i place să dea publicitate stărilor sale sufleteşti. In consedinţă, şi-a înăbuşit simţimintele, în forma ermetică a sonetului, vestmânt aristocratic ce se potriveşte minunat de bine cu firea lui I. Gr. Perieţeanu. Poetul nostru este un clasic. Clasic este şi subiectul, marele subiect ce şi l-a ales, marea, nemuritoarea Thalassa. Şi fiindcă marea rămâne întotdeauna aceiaşi, tot atât de frumoasă şi de imensă în sălbateca ei singurătate, lira lui I. Gr. Perieţeanu scoate numai acorduri senine, spre a închega într'un tot armonic fizionomia împărăţiei marine.

După „Glasul Apelor", era fatal ca poetul să publice ciclul *„Escale"*.

„Escalele" fac parte din viaţa marinarului cu acelaş just titlu ca şi călătoria. De aceea nu ne va mira faptul că, pe lângă câteva sonete în cari marea e evocată direct, să apară şi alte poezii, în cari prezenţa Thalassei se bănueşte doar, sau şade prin apropiere la pândă.

In această ordine de idei, e dublul sonet *„Istanbul"*, în care scriitorul nostru cântă tradiţionala privelişte a vechiului oraş bizantin, iar pe de altă parte aduce un imn de slavă reformelor salutare cari au transformat vechiul stat al semilunei într'o ţară extrem de modernă.

Vom cita, pentru pitorescul său, sonetul în care poetul, pe aripile nostalgiei, descrie tradiţia învinsă de civilizaţie:

Acelaş peisagiu de albe minarete,
De falnice moschee, sub cer strălucitor,
Deşfăşură privirii mirificul Bosfor.
Către Allah, curmalii şi azi trimit ştafete

Şi'nalţă chiparoşii magnifice egrete;
Dar şters e coloritul localnic din decor.
Mahmur, Islamul vede cum datinele-i mor;
Şalvarii dispărut-au cu fesurile, — pete

De purpură, ţesută din vaer de manea;
Nu mai tânjesc cadâne sub trista feregea;
Norodul nu mai cade smerit în temenele;

Şi dacă moftangiul mai trâncăne'n bazar,
Şi încă tembelâcul e stâlp de cafenele,
Habotnicia'nfrântă, se sbate în zadar!

Marea noastră, Marea Neagră, e cântată de I. Gr. Perieţeanu în versuri întunecate. In strofa întâia, poetul compară marea cu făptura omenească, atribuindu-i o înfăţişare mândră, majestosă; în strofa a doua, sufletul mării capătă, prin metafore meşteşugite, un aspect nestatornic; iar în cele două terţete, cu ajutorul elementelor naturii, poetul îşi încheie pictura marină cu nuanţe sumbre, aproape sinistre:

Făptura-mi sufletească îşi are ca vestmânt
Hlamida--ţi făurită din stropi de nestemate,
Cu largile-i chenare de spume'nvolburate
Şi faldurile-i grele, ce fâlfâie în vânt.

In ea-mi'nvălui gândul, s'ascult al tău cuvânt
Cum molcom, se resfiră, în şoapte nuanţate.
Sau sdrumică povestea-i pe coastele'nfricate
De-apururi nestatornic şi fără crezământ.

Când crivăţul, sălbatec, podoaba ţi-o sfâşie
Şi umedele-i sdrenţe plutesc în vijelie,
O mantie superbă din ele-mi înădesc;

Dar noapte'n clar de lună, când, plină de orgoliu,
Iţi legeni goliciunea sub farmecul ceresc,
Hamacul tău de unde îmi pare un linţoliu.

Uneori lui I. Gr. Perieţeanu îi place să evoce marea antică. Şi atunci îşi dă seama că vocabularul nostru modern e prea sărac pentru a o putea cânta, aşa cum se cuvine s'o cânte. Recurge deci la alt vocabular, cere ajutorul Zeilor şi, prin această colaborare, reuşeşte să ne facă să apară în faţa ochilor străvechea Thalassa:

Poseidon, sătul de acalmie,
Cutreeră abisurile mării.
Celeno des zăbranic pune zării,
Şi apa ia culoare de leşie.

Apoi Eol, cu crâncena-i solie,
Imbolduri noui aduce sbuciumării.
Vin Greele din valma depărtării,
Incăerate, albe de mânie.

Ocythoè şi Ello se desprind
Din tainiţa cavernelor, vuind;
Năvalnic curg şuvoaele de punte,

Şi geme uriaşul de oţel,
Când cearcă ambardeea s'o înfrunte;
Iar Saron se cutremură şi el. (Marea Ionică).

Minunat peisagiu mitologic, cu acest cortegiu de zei şi zeiţe cari, plictisiţi de acalmie, vin să provoace furtuna, silind pe bătrânul Neptun să scape tridentul din mână şi să dea drum liber elementelor răsvrătite!

In acest sonet, cizelat într'o perfectă linie clasică, I. Gr. Perieţeanu se dovedeşte a fi un subtil umanist. Indrăgostit al antichităţii, al acelei culturi eterne ce ne-a transmis nouă din mână în mână forţa luminoasă a unui Homer, Virgiliu sau Ovid, poetul român scrie versuri în cari palpită splendidul suflu al unei nemuritoare culturi şi civilizaţii.

Puţini sunt aceia cari ştiu că I. Gr. Perieţeanu este şi un talentat desenator în peniţă.

Din această pricină, acest dar, transplantat în domeniul poetic, explică migala, grija de amănunt, cu care scriitorul nostru îşi construeşte versul. Dar această exploatare la superlativ a detaliului, această pornire de-a descrie minuţios, este unită şi cu o sensibilitate aproape feminină. Poetul reuşeşte astfel să compue delicate miniaturi, bijuterii graţioase, catrene pline de eleganţă, pentru ca la sfârşit să apară floreta spiritului:

Aspect bizar al faunei marine:
Dulci flăcări de opaiţ ireal;
Reflexe vagi de soare estival,
Pe rafturile-acvaticei vitrine.

Lalique-uri irizate, opaline,
Sculptate în cleştarul unui val.
Rosalbe umbreluţe de cristal,
Urzite în fluidele uzine.

Palpită'n trupul gingaş şi hibrid
Misterele meleagului lichid
Şi lumea fabuloaselor Gorgone;

Iar năvile, în orele pustii,
Uitând povara miilor de tone,
Râvnesc la flota-stol de umbre vii!

Iată cum a înţeles poetul să ne descrie „Meduzele", cărora le-a dat o înfăţişare de bibelouri marine, aşezate în vitrina imensă a profunzimilor aquatice!

„Escalele" sunt adeseori un prilej de reculegere în faţa decorurilor măreţe, evocatoare ale trecutului. Amintirile istorice ce trăesc în mintea intelectualului-poet, colaborează cu inspiraţia, spre a ne reda un sonet sculptat într'o grandioasă frumuseţe:

Un cadru epic. La Valette, tăiat
In stâncă, întărit de bastioane,
Cu-alegorii, trofee şi blasoane.
In parcul San-Antonio, la sfat,

Stau cavaleri de Malta, pe'nserat:
Cruci albe, spade, nobile icoane,
Voci grave, ce cad încă din amvoane;
Crez viu, de glasul morţii fremătat.

Sub negrele faldete'nvăluite,
Maltezele plâng vremile pierite,
De aventuri, de lupte cu piraţii;

Iar eu evoc trecutul în tăcere:
Văd cum răsar din besnă cruciaţii
Şi-mi par cuirasatele galere.

Oraşul Alger a fost un isvor fecund de inspiraţie pentru I. Gr. Perieţeanu, care i-a închinat două sonete. Amândouă sunt nocturne descrise cu aceiaşi graţie şi şi bogăţie de imagini, desprinse parcă din peisagiul celor „O mie şi una de nopţi".

In primul sonet, învăluit într'o atmosferă de uşoară melancolie, poetul rătăceşte pe străzile înguste ale oraşului:

Oraşului nou, semeţ, dominător,
Priveşte rada plin de voioşie.
Kasbahu'n alba lui melancolie,
Stă ghemuit de-o parte, visător.

Turbane, fesuri, port multicolor,
Mătănii mici de flori de iasomie;
Burnuze, văluri, piele arămie,
Ochi arzători, dogoare de cuptor.

Pe uliţele'nguste şi'noptate,
In tainicele case înclinate,
La pândă stă hangherul musulman.

Bab-el-Ued e azi o amintire,
Stingheră e Sidi-Abderhaman;
Iar El-Kettur înalţă tânguire.

Poezia plină de nostalgie, vis lunecând pe aripa trecutului, a unei lumi astăzi dispărute, ce avea desigur farmecul şi pitorescul ei, aceste sunt sentimentele dominante ce-ţi rămân în suflet după citirea sonetului „Alger".

In cel de-al doilea sonet, „Mediterana", scriitorul nostru priveşte oraşul sub un alt unghiu de observaţie. Viziunea apare mai ireală şi capătă o înfăţişare aproape feerică; pe când în primul sonet domina numai nota nostalgică, al doilea sonet este o nocturnă. Pe puntea vasului „Peleş", poetul vede profilându-se „Algerul", ce capătă străluciri de nestemate, sub farul lunii. Delfinii îşi încep jocurile lor de circ, iar albastrele ogoare ale mării sunt atât de minunate, încât mintea artistului, spre a-şi încheia poezia, împodobeşte ultimul terţet cu metafore mitologice:

Algerul îşi anină colanul de briliante.
Departe, licăreşte rubinul unui far.
Şi „Peleşul" porneşte, pudrat cu fard lunar.
Spre lumea de himere a mării fascinante.

In circul iluzoriu al pajiştei flotante,
Fac tumbe de lumină delfinii şi dispar...
Carena, plug fantastic, în mersu-i temerar,
Despică sânul apei în brazde fulgurante.

Pe-albastrele ogoare, stropite cu argint,
Din sadul reveriei, cresc flori de mărgărit.
Extatic, lohul uită viteza s'o măsoare;

Ca harfele vibrează grijelele din sart,
Când vin din Sirenuse chemări ispititoare;
Iar palida Selene e singură de cart.

Inşelătorul aspect al Thalassei, pacea aparentă şi liniştea ei efemeră, sunt descrise în sonetul „Caleidoscop":

Ce calmă eşti, ce pace e'mprejur
In dimineaţa-aceasta argintată,
O, mare, de-albatroşi încununată!
Intreagă eşti un zâmbet şi-un susur.

Pe plaje-agale, sburdă valul sur...
O dungă doar, în zarea depărtată,
Asemeni cu-o sprânceană încruntată,
Posomorând un tainic ochiu de-azur!

Şi iată că sprânceana se sbârleşte,
Şi creşte ne'ncetat şi se'ndeseşte,
Şi scapără ascunsul ochiu sub ea!

Imense boturi pajiştea ţi-o scurmă,
Şi spumegă, mugind a piază-rea!
Berbeci enormi spre mal gonesc în turmă.

Frumoase imagini menite a reda extraordinara mobilitate a mării! „Sprânceana încruntată". „imensele boturi" şi „berbeci enormi" dau o impresie de mişcare, de goană, de frenezie. Graţie acestei technice iscusite, I. Gr. Perieţeanu a isbutit să facă un sonet într'adevăr dinamic, cu care a evocat proteica fizionomie marină.

Dovada cea mai elocventă că I. Gr. Perieţeanu e sincer înamorat de mare, reese şi din faptul că nu s'a mulţumit numai să cânte splendorile Thalassei, ci, cu aceiaşi dragoste, a scris şi conferenţiat despre poeţii români şi străini, barzi ai armoniilor marine.

In studiul *„Edmond Haraucourt şi Marea"*, I. Gr. Perieţeanu se ocupă de acest poet care face parte din „categoria acelora cari respectă tradiţiile nobilei arte, pentru a îmbogăţi peisagiul marin cu câteva noui nuanţe, asemeni unui pictor care mereu nemulţumit de tabloul lui se îndepărtează încet de propria-i operă, o priveşte îngândurat şi apropiindu-se, nici el nu ştie

când şi cum, îi adaogă, ici şi colo imperceptibile, dar caracterizate accente, sau înclină puţin umbra unui buchet de flori peste care filtrează lumina poeziei".

I. Gr. Perieţeanu e de părere că nimeni n'a descris mai pregnant — decât Haraucourt — imensa melancolie care se abate asupra omului pierdut pe nesfârşitul mării sbuciumate, când zile curg după zile, asemeni valurilor, şi când singur în această copleşitoare tristeţe, e frământat de ideea nimicniciei lui. Această stare sufletească a arătat-o de altfel şi poetul I. Gr. Perieţeanu în versurile sale.

„*Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice*" dă prilej lui I. Gr. Perieţeanu să pue accentul pe latura lirică şi patriotică a talentului autorului „*Cetăţii Moarte*".

Marele poet italian — spune I. Gr. Perieţeanu — cântă marea sub toate aspectele ei de fecioară candidă, femee pătimaşe şi fiară sălbatecă.

Scriitorul nostru analizează cu multă subtilitate câteva din poemele lui d'Annunzio, insistând asupra faptului că acesta a reuşit să facă o apropiere ideală între elementul om şi elementul-val, îmbogăţind pastelul pur descriptiv cu preţioase nuanţe psihologice.

Poezia d'annunziană capătă subtile vibraţiuni interioare şi adevărate aspecte profetice, atunci când poetul — văzând năvile ce vin şi cele ce pleacă — evocă faptele strălucite ale trecutului, presimţind eroismul clipelor viitoare.

D'Annunzio — spune I. Gr. Perieţeanu — este un poet, dublat de un profet, este un artist, dublat de un vizionar lucid şi eroic.

Prietenia cu *Cincinat Pavelescu*, îl face pe I. Gr. Perieţeanu să caute în opera acestuia acorduri marine.

Poet monden, care a strălucit în saloane, Cincinat Pavelescu are în versurile sale erotice, numeroase comparaţii marine. In strofele sale stabileşte o corespondenţă poetică între vijelia valurilor şi vijelia vieţii. I. Gr. Perieţeanu susţine că „în poezii când graţioase, când pline de o adâncă nelinişte, sub multiplele metamorfoze de marmoră lichidă, marea oglindeşte sufletul lui Cincinat Pavelescu.

Analizând „*Poezia Marină a lui Paul Varleine*", I. Gr. Perieţeanu constată că ea este ca o rugăciune, ca un murmur din adânc. Dar rugăciunea se transformă în cântec. Şi „de vreme ce frumuseţea e pretutindeni sfântă, în cer ca şi pe pământ, poetul, asemeni marinarului în primejdie, vede cum însăşi Fecioara Maria se roagă pe mare", iar marea apoi parcă se închină şi ea pentru odihna sufletelor pierdute în nesfârşitul valurilor răsvrătite.

Pe *Verhaeren*. I. Gr. Perieţeanu îl numeşte „un poet al marinarului", insistând asupra faptului că el evocă mulţimile ce furnică în cetăţile maritime şi industriale isbutind astfel să se redea ca nimeni altul, într'un cadru de epopee, odihnitoarea frăţie a apelor şi nesfârşitul lor farmec plin de miraj.

Emile Verhaeren descrie sărbătoreasca plecare a corăbiilor spre himericile meleaguri, simbolizând admirabil setea de necunoscut care frământă adânc sufletul marinarilor şi aceea aprindere a minţilor în vâlvătaia legendelor marinăreşti.

Poetul „Ritmurilor suverane" — spune I. Gr. Perieţeanu — ne plimbă pe dinaintea ochilor corăbii ce spintecă valurile într'o noapte sclipitoare şi ne redă marinăreasca activitate de pe punte, cu înţelesuri profund filosofice, cari explică dispreţul de moarte şi favoarea ce însufleţeşte acea încordată şi disciplinată activitate a marinarului mândru de îndeletnicirile lui.

Efuziune lirică, curaj în faţa morţii, avântul celor cari pleacă, nostalgia celui care călătoreşte, iată materialul sufletesc din poemele lui Verhaeren, pe care îl analizează I. Gr. Perieţeanu.

Din galeria poeţilor cari au cântat marea, nu putea lipsi *Octavian Goga*. Acelaş sentiment tragic al nimicniciei noastre în faţa imensităţii apelor, constată I. Gr. Perieţeanu. Vorbind de poezia „*Aeternitas*", I. Gr. Perieţeanu analizează astfel versurile lui Octavian Goga: „Marea" veşnica povestitoare" îşi resfrânge nemărginirea în ochii iubitei. Amurgul coboară. Pe cer se aprind stelele. In acest cadru de apropiere cosmică, sufletul poetului se limpezeşte şi sentimentul tragic se ridică în sfera contemplaţiei, pe aripile unei uşoare melancolii care îl înfrăţeşte cu tristeţea generală a lucrurilor şi a vieţii".

Poemele marine ale lui Octavian Goga sunt susţinute de un admirabil acord sufletesc; ele apar pline de acea gravă reflecţiune în faţa existenţei, atât de caracteristică poeziei gogiene.

Albert Samain evocă în sufletul lui I. Gr. Perieţeanu o muzică a mării, o simfonie a valurilor.

„E melodia apei în puritatea ei aproape insesisabilă şi numai extrema gingăşie în nuanţe a reuşit să-i prindă melancolica svonire, ca o stare de suflet ce se roteşte abia la suprafaţa conştiinţei către cristalizarea emoţiei născânde. Albert Samain — constată I. Gr. Perieţeanu — a fost un îndrăgostit de geniu, ce ştia să-şi poleiască sentimentului lui fierbinte, cu o rază de soare şi să poruncească mării, ca unui monstru îmblânzit de frumuseţea ei, să se aştearnă, cu sufletul său alături la picioarele iubitei.

Dar unde într'adevăr apare Samain, ca un cântăreţ voluptos şi sensual al mării, este în poemul „*Les Sirènes*", pe care I. Gr. Perieţeanu îl analizează în întregime, constatând că deşi şi alţi poeţi au cântat sirenele, acest poem constitue capo de opera versului imagist.

Un alt reactualizator al mitului sirenelor, e domnul Ion Pillat, cântăreţul mării noastre, cum îi spune I. Gr. Perieţeanu. „Căsuţele cari se închină, marea în zori, clopotele şi sfinţirea durerii nevestelor de pescari, sunt elemente pur româneşti în poezia domnului Pilat, care a cântat Balcicul cu multă strălucire. I. Gr. Perieţeanu pune accentul pe aceste elemente ce fac parte din arsenalul poetic al acestui scriitor, care, ca inovaţia technică, şi-a închis imaginile marine adeseori în poezii dintr'un singur vers. Colorit şi gingăşie, gust şi îndemânare pentru realizarea clasică a versului, o strălucită posibilitate de a reînvia atmosfera homerică prin endecasilabul epic, acestea sunt calităţile majore pe cari I. Gr. Perieţeanu le găseşte în poezia domnului Ion Pilat; Domnia-sa e de părere că datina românească îşi caută locul în inima domnului Pilat, care a restituit graiului românesc Marea Neagră, admirată de poeţii antici şi imortalizată de legendele greco-latine.

Sub titlul „*Un alhimist al Mării*", I. Gr. Perieţeanu scrie despre *Arthur Rimbaud*. Poezia lui înseamnă drama celui plecat departe de continentul Europei — care pentru el e continentul poeziei — şi resemnarea care coboară, turbure, peste această nostalgie scânteetoare.

In poezia capitală a lui Rimbaud: „*Le Bateau Ivre*", „beţia mării pătrunde în cântec, total, dela jocul simplu al imaginei la reverberarea şi clocotul stins al emoţiei care se metamorfozează în vers, înviată către o nouă frumuseţe, a lecturii".

Pentru Arthur Rimbaud — spune foarte just I. Gr. Perieţeanu — marea era o descătuşare. De dragul ei a

frânt formalismul esteticei clasice, cu o isbucnire de care evoluţia poeziei moderne s'a resimţit profund, dând naştere unui suflu proaspăt şi făcând victime, în mai toate ţările lumii, între cei cari îl imitau fără măcar să-l poată atinge".

In articolul *„Paul Valery priveşte marea"*, I. Gr. Perieţeanu compară poetul francez cu un prestidigitator al artei.

Două preocupări se degajează din poezia lui Valery: ideea de evadare şi cealaltă, pe care ne-o sugerează monotonia valurilor, ce pururi se sparg pentru a reveni, neîncetat, aceleaşi.

Vorbind de poemul *„Cimitirul Marin"* — capo de opera lui Valery, I. Gr. Perieţeanu constată că el este „o cântare filosofică, matematic elaborată, din care poezia se desprinde numai după ce actul de cunoaştere a fost împlinit".

Universul pe care Valery îl susţine cu mintea lui copleşeşte lumea pe care aevea o cunoaşte. Intocmai ca în datele unui exerciţiu algebric, comparaţia — împrumutată — cu predilecţie din vastul domeniu al ştiinţelor exacte, se rezolvă după ce a efectuat întreg parcursul demonstraţiei poetice.

„Magul apelor", astfel îi apare *Georges Rodenbacbh* lui I. Gr. Perieţeanu. „Ca nimeni altul, acest poet s'a aplecat asupra cheiurilor, a ştiut să privească într'un aquarium, a pătruns inima noianelor şi a cântat viaţa submarină a sufletului său, bolnav de gingăşie". Sufletul submarin e un leit-motiv care revine adeseori în poemele poetului belgian.

„Tânguitorul dangăt de clopot scufundat în apele sufleteşti saturate de nemărginite dureri ale vieţii, înfioară întreaga poetică a lui Rodenbach".

Pe lângă aspectele reale ale mării, Rodenbach cântă şi imaginarele ei înfăţişări, descriind un magnific vas pribeag pe o mare înstelată, departe de ţărmuri şi oraşe, izolat de larma vieţii; această corabie — spune I. Gr. Perieţeanu — e simbolul eternei poezii, pe care o contrariază şi o desamăgeşte, adesea, contiguitatea crudelor realităţi ale vieţii.

„Poetul, asemuind lumea cu o mare agitată, sfârşeşte prin a se considera inutil şi desarmat în mijlocul înverşunatului asalt pe care-l dau valurile şi îmbarcaţiile acestei mării (oamenii) în preajma ţărmurilor — ţeluri şi scopuri lucrative ce se cer cucerite cu orice chip. Ideea de renunţare se impune, poruncitoare. El se ghemueşte în sine, în sufleteasca-i navă. Retras, departe, în pacea largului prielnic, strânge înaripatele pânze ale elanului şi pluteşte singuratec în voia visării, spre meleaguri de nicăeri ale idealului".

E vechea idee romantică, e eternul refugiu, e turnul de fildeş în care s'au adăpostit toţi aristocraţii gândirii; dar în loc să-i spue turn de fildeş, I. Gr. Perieţeanu a întrebuinţat frumoasa imagini marine, spre a analiza legătura dintre sufletul şi poezia lui Rodenbach.

Mai puţine, dar caracteristice ecouri marine, scriitorul nostru găseşte în opera poetică a d-lui Corneliu Moldovanu. Paralelism între durata şi intensitatea sentimentului iubirii şi valul mării, apare drept un motiv cules de o minte ce lunecă pe panta scepticismului. Ovidiu, la Tomis, este o notă de inspiraţie comună d-lui Pilat şi poetului Corneliu Moldovanu. Acest exil al autorului *„Metamorfozelor"* dă prilej lui I. Gr. Perieţeanu să facă o savantă incursiune în literatura clasică şi totdeodată să-şi reafirme sincera sa admiraţie faţă de antichitate.

In aceste studii şi conferinţe, I. Gr. Perieţeanu s'a dovedit a fi un poet autentic. Căci numai adevăraţii poeţi nu sunt egoişti şi au posibilitatea de a înţelege şi analiza opera confraţilor. I. Gr. Perieţeanu s'a aplecat cu multă înţelegere asupra surprinzătorului caz Rimbaud, a descifrat melancolia singuratecă a lui Rodenbach, a sesizat sensualele acorduri ale lui Samain, a relevat inspiraţia românească a unui Ion Pilat şi a privit cu întelegere opera lui Goga, Corneliu Moldovanu şi Cincinat Pavelescu. O astfel de manifestare în domeniul adevăratei poezii, merge mână în mână cu realizările lui I. Gr. Perieţeanu din „Marine" şi „Escale".

Marea este o capo de operă eternă sculptată în azur şi marmoră fluidă. Thalassa i-au spus vechii Greci şi tot Thalassa, o, Thalassa! — au exclamat, povesteşte Xenophon, cei zece mii de Greci, în timpul retragerii, rupţi de oboseală, când au întrezărit malurile Pontului Euxin!

Gloria mării este eternă, după cum eternă e şi fiinţa ei. Poetul I. Gr. Perieţeanu şi-a dat seama de greutatea de a o cânta, de a găsi un vestmânt de cuvinte strălucitoare cu care să îmbrace corpul ei superb! Şi, atunci, a ales ca s'o îmbrace forma nobilă a sonetului! Acest vestmânt i se potriveşte de minune. Cu el şi-a'nvestmântat inspiraţia.

Peisagii nocturne împodobite cu nestematele stelelor şi luminate de farul fantastic al lunii; după-amiezi radioase, scăldate în soare cald; monştri marini ce te'nfricoşează; delfini caraghioşi ca nişte artişti de music-hall; plaje mondene cu snobi şi nudişti; corăbii înghiţite de furtună; vase navigând sub un cer de cleştar şi pe valuri de smarald; furtuni ce-şi suflă nebunia, distrugând totul în calea lor; zeităţi mitologice ce reînviază epoca de aur a lui *Horaţiu* şi *Virgiliu;* peisagii româneşti rupte din lumea cosânzenelor şi feţilor frumoşi; magnifice lacuri italiene de o clasică înfăţişare; poeme cu caracter aproape religios; fraze pline de indignare la adresa celor ce profanează marea; strânse paralele între femee şi Thalassa; muzicale romanţe şi cantilene; escale — popas odihnitor pentru călători şi marinari; evocări ale trecutului pe unda reminiscenţelor istorice; toate acestea au fost cântate de I. Gr. Perieţeanu în versuri sau în proză; căci proza lui e tot un cântec, deoarece e plină de avântul poetic ce te duce spre aceiaşi ţintă: spre Parnas!

I. Gr. Perieţeanu e un parnasian, care în linia austeră a sonetului, şi-a închis prea-plinul unui suflet sensibil şi înamorat de frumosul etern. Opera lui poetică e străbătută de un fermecător joc de lumini şi de accente pure, în care închide maestoasa fizionomie a decorurilor evocate.

I. Gr. Perieţeanu e un vagabond sentimentul, un călător romantic, care ştie să vadă, care ştie să observe. D-sa nu face parte din tagma turiştilor grăbiţi, care într'o mână cu Baedecker-ul şi, în cealaltă, cu Kodak-ul, culeg la întâmplare imagini efemere. Rămânând locului mult timp, pentru a închide în suflet comori de amintiri, I. Gr. Perieţeanu e unul din puţinii oameni care a stat de vorbă cu marea. D-sale i se potrivesc de minune versurile poetului:

Eu am vorbit cu Marea în clipele de-amurg,
Când umbrele'nserării ca nişte ape curg,
Când spleenul îşi presară pe căile nocturne
Cenuşa desnădejdei din siderale urne...

Eu am vorbit cu Marea pe ţărmul de furtună,
Când Marea e o fiară care-a scăpat din cuşcă
Şi muşcă,
In noaptea fără lună,
Cu dinţi enormi de valuri
Inebunite maluri...

ADUNAREA GENERALA A L. N. R.

Membrii participanţi la această adunare s'au întrunit în saloanele Cercului Militar din Bucureşti.

Adunarea a fost prezidată de d. vice-amiral-adjutant N. Păiş, preşedinte activ al Ligii, asistat de d. comandor Aurel Negulescu, secretar general al L. N. R.

D-l amiral Păiş, deschizând şedinţa adunării generale, rosteşte un cuvânt omagial pentru eroii marinari căzuţi la datorie, în actualul război, şi roagă asistenţa să păstreze un minut de reculegere (asistenţa, în picioare, păstrează, în tăcere, minutul reculegerii pentru eroii marinari). Apoi salută prezenţa, în sală, a d-lui general de divizie N. Şova, ministrul subsecretar de stat al marinei, a personalităţilor marcante, a reprezentanţilor autorităţilor civile şi militare, a membrilor Ligii Navale şi a delegaţilor filialelor L.N.R. din ţară.

D-l amiral Păiş dă cuvântul d-lui comandor Negulescu.

D-l comandor Negulescu arată că toate formele statutare au fost împlinite, — prin înştiinţări în ziare şi invitaţii făcute membrilor — încât această adunare generală anuală fiind legal constituită, e valabilă, şi ca atare se poate ţine.

D-l amiral Păiş, luând cuvântul, arată origina şi nevoia înfiinţării Ligii Navale Române, care, în întreaga ei activitate, vine în folosul marinei. Ceeace oficialitatea nu poate face, ca propagandă marinărească, în schimb Liga Navală îndeplineşte acest rol prin conferinţe, reviste, cărţi, filme cinematografice, ş.a. In publicaţiunea tipărită sub titlul „Darea de seamă anuală 1 Aprilie 1942—31 Martie 1943", care s'a trimis, la timp, membrilor, se prezintă întreaga activitate a Ligii pe anul expirat, cu text desvoltător pentru propagandă şi administraţia Ligii Navale. Ţara se găseşte de doi ani în război; iar armata de uscat, aer şi marină, atât cea militară cât şi cea comercială, şi-a făcut pe deplin datoria; acţiunile marinei sunt necunoscute marelui public, fiind lipsite de comunicate. Actele marinei noastre au fost prodigioase; iar faptele ei de arme, neştiute, au fost publicate în revista „Marea Noastră". Marinarii români de astăzi au făcut dovada însuşirilor alese, ca şi ale înaintaşilor lor. Liga Navală Română, la rându-i, ca auxiliar al marinei, a servit-o cu dragoste şi conştiinţă. Dar Liga Navală n'ar putea să-şi facă datoria fără de sprijinul acordat de ministerul marinei. In această privinţă, mulţumim d-lui general Şova, ministrul subsecretar de stat al marinei, care a înţeles imediat menirea acestui organ de propagandă şi a prevăzut, în bugetul departamentului său, subvenţia pe anul în curs pentru Ligă. Mai mulţumim şi Băncii Naţionale a României, atât pentru imobilul în care centrala Ligii Navale îşi are sediul. Centrala noastră a activat intens prin publicaţiuni, reviste şi conferinţe; conferinţele au fost ţinute aci, în Capitală, şi în ţară; mulţumim camarazilor conferenţiari care s'au ostenit prin munca lor, care au avut răsunet şi la câteva filiale. Desvoltarea Ligii a prins consistenţă mare prin activitatea filialelor din ce în ce mai afirmativă, pentru care le mulţumim călduros.

D-l amiral Păiş roagă pe d-l comandror Negulescu să facă un rezumat al dării de seamă a Ligii.

D-l comandor Negulescu, secretar general, dă citire dării de seamă a centralei L.N.R. pe 1 Aprilie 1942—31 Marie 1943,

PARTEA I

Propaganda

I. INTRODUCERE

Din acest an, activitatea Ligii Navale Române, din punct de vedere al propagandei şi administraţiei, coincide în cuprinsul timpului cu exerciţiul bugetar al Statului pe 1 Aprilie 1942—31 Martie 1943.

In acest timp, ţara şi armata au continuat să se găsească în aceiaş situaţiune ca în anul precedent, când, dela 22 Iunie 1941, odată cu intrarea în război, s'a dus lupta pentru răpunerea celui mai vajnic duşman pe care omenirea şi România l-au avut cândva. De atunci, Prutul, Nistrul, Dunărea şi Marea Neagră sunt asigurate datorită continuelor biruinţe pe care armatele româno-germane le-au repurtat împotriva armatelor bolşevice.

In tot acest timp, armatele noastre, de uscat, aeriene şi marine, au luptat vitejeşte, uimind lumea întreagă prin faptele de arme ale ostaşilor români; iar bravii noştri marinari, deşi aflaţi în inferioritate numerică prin unităţi şi echipaje, au fost cu totul la înălţimea aşteptărilor ţării.

Membrii Ligii Navale Române, de pretutindeni, au urmărit toate operaţiunile de război, cu cald interes, şi salută biruinţele purtate dincolo de graniţele terestre şi peste apele ţării noastre, demne de toată lauda.

Cu toate greutăţile întâmpinate situaţiunii de război, Liga Navală Română şi-a continuat activitatea, ca şi în anii precedenţi, prezentându-se, prin această dare de seamă, cu realizări care sperăm să fie încadrate în conştiinţa împlinirii datoriei noastre faţă de marină, de marinari şi de toţi membrii Ligi.

II. RECULEGERE

In fiecare an, ca atare şi acum, Liga Navală Română înseamnă pierderile suferite în rândurile membrilor şi ai marinarilor, care ne îndeamnă să le rostim numele lor. Ne-au părăsit, în acest an, pentru totdeauna: avocatul **Emil Pantazi,** fost membru fondator şi membru de onoare al Ligii; general **C. Găvănescul,** fost membru

---

Eu am vorbit cu Marea...
Şi trupu-i de smarald
Sorbise'mpreunarea
Cu blondul soare cald!...
...Şi, plini de veselie, delfinii şi limbuţii
Tritoni sburdau mereu pe-oglinzile de aur,
Ca'n vremea când pornit-au, viteaz, Argonauţii
Să caute'n Colchida-mirificul tezaur...

Eu am vorbit cu Marea în nopţi de vijelie,
Când ea e cimitirul de vase scufundate,
Şi-am înţeles că Marea e tristă şi pustie
Ca sufletul sălbatec, cu aripi sfărâmate...

Eu am vorbit cu Marea eternă şi profundă,
Cu Marea blestemată — haotică firidă —
Ce'n larg momeşte visul, pe urmă îl scufundă,
Şi'n hăul enigmatic păzeşte-o Atlantidă
Cu ziduri crenelate şi porţi de nepătruns...

Eu am vorbit cu Marea... şi Marea mi-a răspuns!...

Şi I. Gr. Perieţeanu a vorbit cu marea! Şi marea i-a răspuns!

ALEXANDRU BILCIURESCU

de onoare al Ligii, scriitor şi publicist mult apreciat; maestrul-compozitor **Alfonso Castaldi,** autorul imnurilor ostăşeşti-patriotice „Marşul marinei", „La arme", „Se'ntorc vitejii" şi „Conducătorul"; eroul sublocotenent rez. căzut pe front, inginer **Eugeniu A. Negulescu,** fost colaborator al revistelor Ligii Navale Române amiralul **Sebastian Eustatziu,** fost comandant şi inspector al marinei militare, membru fondator şi de onoare al Ligiii; c. amiral **Dan Zaharia,** fost membru al Ligii, una din figurile proeminente ale marinei; comandor **Dumitru Dumitriu,** fost membru al Ligii şi secretar al breslei marinăreşti din Galaţi; căpitanul **Gh. Isbăşescu,** fost membru al Ligii, scriitor, autor al mai multor manuale marinăreşti căzut pe front; căpitanul **Maximilian Hrubes,** unul din distinşii comandanţi în S.M.R. La timp, revista „Marea Noastră" le-a consacrat pagini de închinare şi de comemorare. Păstrăm figurile acestor marinari şi iubitori ai marinei în amintirea noastră.

III. COOPTARI DE MEMBRII IN CENTRALA L.N.R.

1. D. **profesor Mihail Antonescu,** vicepreşedinte al consiliului de miniştri, a fost proclamat membru de onoare al Ligii Navale Române, căruia i s'au înmânat adresa omagială, în acest sens, şi decoraţia „Virtutea maritimă" clasa III.

2. Prin înalta chemare a domnului general de divizie **Nicolae Şova,** ca ministru subsecretar de stat al marinei, D-sa a fost proclamat membru de drept în comitetul de conducere al centralei L.N.R.

3. D. **colonel Enescu Gh.** a fost cooptat în comitetul centralei L.N.R.

IV. CONVOCARI DE COMITETE ŞI ADUNARI GENERALE

Liga Navală Română a continuat să lucreze, în timpul acestui exerciţiu bugetar, prin comitetele respective statutare, care au dat directive generale, în cadrul statutului; iar preşedintele activ şi secretarul general al Ligii, fiind ajutaţi de serviciul centralii, au executat lucrările ce revin propagandei şi administraţiei. Au fost efectuate următoarele convocări: la 16.IV.1942 şi 26.V.1942, comitetul de direcţie; la 21.VI.1942, comitetul central; în ziua de 21.VI.1942 adunarea generală anuală; în zilele de 2.VII.1942, 4.IX.1942, 3.X.1942, 12.XI.1942, 28.I.1943, 27.II.1943 şi 26.III.1943, comitetul de direcţie, iar în ziua de 10.IV.1943, comitetul central al Ligii. S'a căutat, precum se vede din datele de mai sus, să nu facem decât o singură convocare a comitetului central, în tot exerciţiul bugetar 1942—1943; în schimb a fost convocat comitetul de direcţie de 9 ori.

V. EVENIMENTE

Ca în toţi anii, conducătorii centralei L.N.R. au căutat să urmărească toate evenimentele întâmplate în ţară, pentruca nimic să nu le scape neobservate, îndeosebi acele evenimente care au avut atingere cu marina şi cu instituţiunea noastră.

Ca şi în anii precedenţi, Liga Navală s'a putut bucura, în tot timpul şi la toate manifestările şi realizările, de aceiaşi bună apreciere şi înţelegere din partea şefilor autorităţilor de stat şi particulare, ori de câte ori li s'au adresat.

In special operaţiunile navale, legate de actualul război, desfăşurate de marina noastră şi de marinele celorlalţi beligeranţi, pe oceane şi pe mări, dar mai cu seamă operaţiunile Axei, au fost înregistrate de noi şi însemnate în paginile revistei „Marea Noastră". Aşa, dar, noi am ţinut în curent, pe membrii noştri, cu toate evoluţiunile războiului naval prin revistă.

In ceeace priveşte faptele întâmplate în ţară, semnalăm următoarele:

Subsecretariatul de Stat al marinei şi-a păstrat, în continuare, fiinţa şi funcţiunea de organ viu, rămânând tot sub dependenţa superioară a departamentului apărării naţionale, în fruntea marinei fiind chemat domnul general de divizie Nicolae Şova.

Tot mai persistent s'a discutat în presă şi publicistică, din străinătate şi în ţară, ideea înfăptuirii unui canal de navigaţie Rhin-Dunăre-Marea Neagră; de asemenea şi a canalului Dunărea-Constanţa. Insemnăm, aci, şi proectul altui canal: Dunărea-Marea Adriatică, de legătură între Croaţia-Italia.

E pe cale buna realizarea construirii proectului unui pod, peste Dunăre, de legătură între România şi Bulgaria.

Chestiunea Dunării cu gurile ei şi chestiunea Mării Negre e tot în preocuparea cercurilor competente din ţară şi streinătate. D. profesor Gh. Brătianu a ţinut o serie de conferinţe istorico-documentare în acest sens, pline de interes pentru ţara noastră.

Operaţiunile marinei regale române, în curs de execuţiune, în actualul război, fac obiectul interesului opiniunii publice, care doreşte să fie informată, fie prin articole de presă, fie prin conferinţe care să fie ţinute de specialişti ofiţeri marinari.

Noua promoţie de ofiţeri aspiranţi seria 1942 (de punte şi mecanici) a fost primită cu vie simpatie atât în cercurile camaradereşti cât şi în cele sociale.

Tot mai persistent stau problemele, strâns legate, de necesitatea unei cât mai puternice marine româneşti şi a rolului Mării Negre şi a Dunării, în desvoltarea marinei în viitoarea Europă, nu numai în rândurile marinarilor, dar şi a societăţii româneşti. In acest sens, au apărut articole, studii şi cărţi de vădit şi îmbucurător interes.

S'a continuat, în bunicele condiţiuni materiale, traficul fluvial românesc.

Inregistrăm şi traficul fluvial croato-român, pe apele Dunării, cu motonava comercială „Zagreb", cu şlepuri la remorcă. Deasemenea aderarea Croaţiei la acordul de navigaţie prelungit între societăţile dunărene germane, italiene, române, slovace, ungare.

S'a reînfiinţat tribunalul de prize maritime la Constanţa şi curtea superioară de prize maritime în Bucureşti.

La Constanţa au făcut vizita marii mutilaţi italieni, aflaţi la noi în ţară, cărora le-a rostit un cuvânt de bun sosit, la care le-a răspuns, în numele mutilaţilor, comandorul italian Oliviera Diana, prezentând salutul lor de admiraţie şi de credinţă valoroasei şi mândrei marine române.

Dela 15.IX.1942 a intrat în vigoare o nouă convenţiune româno-bulghară privitoare la navigaţia pe Dunăre.

M. S. Regele Mihai I a inspectat unităţile de bază ale litoralului românesc, dela Constanţa.

După datele dela direcţiunea marinei noastre comerciale, traficul maritim şi fluvial român, în primele şapte luni ale acestui an sunt totalizate la 13.116,958 tone, din care cărăuşiei maritime în revin numai 33.102 tone, iar celei fluviale 13.083.856 tone. In anul precedent, în lunile corespunzătoare, traficul nostru pe Dunăre şi Marea Neagră a fost numai de 6.412.106 tone; aşa dar s'a realizat un spor important de 6.704.852 tone, revenit aproape exclusiv cărăuşiei fluviale; în timp ce, pe calea maritimă, s'a efectuat traficul numai de 33.102 tone; iar, în 1941, tonajul maritim s'a cifrat la 1.328.375 tone.

S'au început lucrările de amenajeri pentru navigaţia pe Bug cu legături de comunicaţie dela Vistula, peste Bug, Königskanal, Pripet, Nipru.

Un eveniment de o importanţă capitală pentru viitorul marinei noastre, a constat din faptul inaugurării secţiei de tehnică navală dela şcoala politehnică din capitală, secţie înfiinţată cu scopul ca această înaltă şcoală să promoveze ingineri navali şi de acum înainte să nu mai fim siliţi să trimitem în străinătate, la studii, elemente tinere care să dirijeze şi să aplice construcţiile noastre de nави. In prezenţa studenţilor dela politehnică şi a invitaţilor, au rostit cuvântări: d. rector C. Teodorescu, d. ministru Ion Petrovici şi d. amiral Păiş, după care d. inginer Iliescu-Brânceni şi-a deschis prelegerile sale printr'o lecţie inaugurală. (v. pag. 281, rev. „Marea Noastră" n-rul 11—12, an. XI, 1942).

VI. FILIALE

In 1937, L.N.R. avea, în ţară, 11 filiale; în 1938 erau 25; la începutul anului 1940 existau 38 filiale; dar, datorită evenimentelor întâmplate în lunile Iunie şi August 1940, Liga a pierdut 14 filiale; încât, în luna Aprilie 1941, rămăseseră numai 29 fi-

liale ;apoi, în cursul anului 1941—1942, numărul filialelor a sporit la 32 filiale şi au fost autorizaţi membri coresppondenţi în 4 localităţi; iar, de astădată, Liga Navală are 43 filiale.

Iată aceste filiale:

1. ARAD, preşedinte, Inspector-şef Virgil Pop; secretar, d. Gh. Stănescu; sediul: la clubul sportiv Crişan C.F.R.

2. BĂLŢI, preşedinte, d. lt. colonel P. Hanciu; secretar, d. lt. colonel I. P. Gusti; sediul: la prefectura judeţului.

3. BEREZENI (Fălciu), preşedinte, d. Stefan Blănaru, primar; secretar, d. Aurel Chişni; sediul: la primăria comunei.

4. BRĂILA, preşedinte, d. general Avramescu; secretar, d. comandor I. Cerna; sediul: la grupul navelor grănicereşti.

5. BRAŞOV, preşedinte, d. consilier Gh. Diaconescu; secretar, d. lt. colonel Petrescu Cezar; sediul: la subinsp. P.P. al municipiului.

6. CAHUL, preşedinte, d. colonel D. Dobrescu.

7. CALAFAT, preşedinte, d. G. Giuică, avocat; sediul: la d. avocat Giuică,

8. CĂLĂRAŞI, (Ialomiţa), preşedinte, d. Eugen Cialic; secretar, d. N. Crittia; sediul: la căpităuia portului.

9. CĂLMĂŢUI (Fălciu), preşedinte, d. Ilie Roţaru, primar.

10. CÂMPULUNG (Muscel), preşedinte, d. colonel Babeu Zaharia; secretar, d. plut. ad-ţie Vâlceanu I. Marcu; sediul: la comenduirea pieţei.

11. CARACAL, preşedinte, d. profesor Crăciun Pătru; sediul: la liceul Ioniţă Asan.

12. CERNĂUŢI, preşedinte, d. general Const. Buniş; secretar, d. profesor Gh. Raţiu.

13. CETATEA-ALBĂ, preşedinte, d. lt. colonel Gheţaru N.; secretar, d. C. Ungureanu; sediul: la tribunal (grefă).

14. CHIŞINĂU, preşedinte, d. general Popescu M. G.; secretar, d. Ovidiu Smocot; sediul: la comenduirea pieţei.

15. CONSTANŢA, preşedinte, d. comandor P. Zlatian; secretar, d. lt. comandor O. Mărgineanu; sediul; la hotel Carol.

16. CORABIA (Romanaţi), preşedinte ,d. lt. colonel Th. Căpităuescu; secretar, d. profesor Th. Bucşenescu; sediul: la căpităuia portului.

17. DRĂNCENI (Fălciu), preşedinte, d. primar al comunei; secretar, d. Const. Buzdugan; sediul: la primăria comunei.

18. FĂLCIU (Fălciu), preşedinte, d. av. Iacob Filipescu, primar; secretar, d. Eugen Dimitriu; sediul: la primăria comunei.

19. GALAŢI, preşedinte, d. Dan Sărăţeanu; secretar, d. căpitan Ad. Popescu; sediul: str. Plantelor 8.

20. GIURGIU, preşedinte, d. colonel T. Ghigorţ; secretar, d. profesor N. C. Dumitrescu.

21. GROZEŞTI (Fălciu), preşedinte, d. Gheorghe Plop, primarul comunei; secretar, d. Ion Ungureanu; sediul: la primăria comunei.

22. HOTIN, preşedinte, d. colonel Const. Şerbănescu; secretar, d. profesor Stelian Sterescu.

23. IAŞI, preşedinte, d. general Hugo Schwab; secretar, d. lt. colonel Pavlov Ion; sediul: la c-dt. corp. IV teritorial.

24. ISMAIL, preşedinte, d. colonel Atanasiu Sergiu, prefect; sediul: la căpităuia portului.

25. LUNCA-BANULUI (Fălciu), preşedinte, d. primar al comunei; sediul: la primăria comunei.

26. PIATRA-NEAMŢ, preşedinte, d. lt. colonel I. Teodorescu; secretar, d. Grigore Covrig; sediul, la prefectura judeţului.

27. PITEŞTI, preşedinte, d. general Vintilă Davidescu; secretar, d. locotenent Gavril Florescu; sediul: la comand. brigăzii.

28. RAMNICUL-VALCEA, preşedinte, d. general Olimpiu Stavrat; secretar, d. ad.tor căpitan Gh. Catrina; sediul: la comand. garnizoanei.

29. ROMAN, preşedinte, d. general C. Constantinescu; secretar, d. căpitan Cocăneanu; sediul: la comand. garnizoanei.

30. SCOPOŞENI (Fălciu), preşedinte ,d. Gh. Popa, primar; sediul: la primăria comunei.

31. SIGHIŞOARA, preşedinte, d. colonel G. Grecescu; secretar, d. Marna Corneliu; sediul: la prefectura judeţului.

32. SLATINA (Olt), preşedinte, d. general Aurel Aldea; secretar, d. căpitan Vasile I. Popescu; sediul: la cercul de recrutare.

33. SOROCA, preşedinte, d. maior A. Ursu; secretar, d. subof. Dobrescu; sediul: la legiunea de jandarmi.

34. STĂNILEŞTI (Fălciu), preşedinte, d. Enache Oancea, primar; sediul: la primăria comunei.

35. SULINA, preşedinte, d. inginer C. Burghele; sediul: la cercul marinei.

36. TG. LIPCANI (Hotin), preşedinte, d. colonel Const. Şerbănescu; secretar, d. căpitan P. Clinceanu; seriul: la comandamentul garnizoanei.

37. TG. OCNA (Bacău), preşedinte ,d. colonel Enescu; sediul: judecătoria mixtă.

38. TG. UNGHENI (Iaşi), preşedinte, d. lt. colonel Buhancă Ioan; secretar, d. locotenent Ana Nicolae.

39. TIMIŞOARA, preşedinte, d. general Deliceanu, prefectul judeţului; secretar, d. doctor Mircea I. Ştefănuţă; sediul: la clubul „Renaşterea".

40. TULCEA, preşedinte, d. Eracle Asan; secretar, d. Ioan I. Coca, sediul: la cercul militar.

41. TURNU-MĂGURELE, preşedinte, d. lt. colonel Laurenţiu Nicolau; sediul: la căpităuia portului.

42. TURNU-SEVERIN, preşedinte, d. V. Netta; secretar, d inginer V. Plopeanu; sediul: la şantierul naval.

43. VETRIŞOAIA (Fălciu), preşedinte, d. primar al comunei; sediul: la primăria comunei.

◆

GURA-OCNIŢEI (Dâmboviţa). Membru corespondent: d. Octavian Vasiliu. In curând va lua fiinţă filiala.

ORĂŞTIE (Hunedoara). Va lua fiinţă o filială.

BACĂU. Membru corespondent: d. lt. din rezerva marinei, Emilian Niculescu (Str. Ştefan-cel-Mare, 29). S'au făcut demersuri pentru înfiinţarea filialei.

CHIŞINĂU: Membru corespondent: d. Mihail Cernescu (ofiţer de rezervă, publicist). Str. Dragoş-Vodă, 3, până la reînfiinţarea filialei.

Se **vor face** demersuri, deasemeni, pentru reînfiinţarea vechilor filiale în **Cernăuţi, Hotin, Soroca, Th.-Ungheni** (Iaşi).

VII. REVISTE ŞI PUBLICAŢIUNI

Deşi, în acest an, a existat aceiaşi criză a hârtiei şi scumpete a tiparului — ca şi în anul precedent, — după cum s'a arătat în darea de seamă pe anul trecut — totuşi cele două reviste ale Ligii au continuat să apară în aceleaşi bune condiţiuni redacţionale şi tehnice, aşa fel ca membrii şi abonaţii noştri să primească, alternând, câte o revistă, când cea mare, când cea mică. **Marea Noastră** a publicat articole şi studii, de specialitate, operaţiuni de război, recenzii asupra cărţilor şi revistelor primite la redacţie, bucăţi literare în proză şi versuri, ştiri şi informaţiuni din ţară şi străinătate — text şi ilustraţiuni — astfel ca cititorii să fie în curent cu evoluţia şi progresul în marina străină şi română. Schimbul cu celelalte publicaţiuni s'a continuat, ca şi în anii precedenţi, dar cu un număr sporit de publicaţiuni româneşti primite care au început să dovedească interesul pentru problemele marinăreşti, ba chiar să reproducă articole şi informaţiuni din revistele noastre; iar în ce priveşte cărţi, autorii au continuat să-şi trimită lucrările lor spre a fi recenzate. **Marea Noastră pentru tineret** prezintă, din ce în ce mai mult, un cald interes pentru tinerii noştri membri, deoarece această revistă le oferă un material interesant, variat şi instructiv — cu text şi ilustraţiuni — care e urmărit cu plăcere şi desfătare intelectuală. Ca şi până acum, avem convingerea că ambele reviste apar, chiar în aceste grele împrejurări, în nişte condiţiuni superioare, care fac să credem că aceste publicaţiuni se bucură de un învederat prestigiu de semnalat în ochii celor mai pretenţioşi cititori obişnuiţi cu revistele din occident.

Cu privire la apariţia cărţilor editate de Ligă, au apărut, până în prezent, în total 52 publicaţiuni, din care, numai în cursul anului

expirat, au fost tipărite următoarele cărţi: TRADIŢIILE VIEŢII DE APĂ ALE POPORULUI ROMÂN, de Apostol Culea (a 41-a publicaţiune); DIN ASPECTELE MĂRII ŞI DIN VIAŢA MARINARILOR PE INTINSUL APELOR, de c. amiral C. Negru (Partea II-a) (a 42-a publicaţiune); MARINARII NOŞTRI IN RĂZBOIUL REINTREGIRII, de lt. c-dor Popescu-Deveselu (a 43-a publicaţiune); MAREA ŞI MARINARII, de vice-amiral-adjutant N. Păiş (a 44-a publicaţiune); POLITICA RUSEASCĂ LA GURILE DUNĂRII ŞI IN MAREA NEAGRĂ, de N. Daşcovici (a 45 publicaţiune); RUGĂCIUNEA MARINARULUI (muzică), de Nellu Ionescu (a 46 publicaţiune); ANGAJAMENTUL NAVAL DELA 26 IUNIE 1941 IN APROPIEREA COASTELOR NOASTRE, de căpitan Ion Tocineanu (a 47-a publicaţiune); IMPORTANŢA GURILOR DUNĂRII ŞI A MĂRII NEGRE IN VIAŢA POPORULUI NOSTRU, de Constantin Macarie (a 48-a publicaţiune); TREI POEŢI ROMÂNI CÂNTĂREŢI AI MĂRII, de I. Gr. Perieţeanu (a 49-a publicaţiune); NUVELE MARINĂREŞTI, de C. A. Delatyras şi Scarlat Preajbă (a 50-a publicaţiune); A.B.C. MARINĂRESC, de Moş Nostromo (a 51-a publicaţiune); CONCURSURI INTERŞCOLARE 1935—1942 (a 52-a publicaţiune); Darea de seamă anuală a Ligii Navale Române, pe 1.IV.1429—31.III.1943 (a 53-a publicaţiune).

CALENDARUL, de perete, pe 1943, apărut în 10.000 exemplare, tipărit cu gust artistic (în anul precedent editasem 8000 exemplare); au fost plasate, în foarte scurt timp, toate exemplarele tipărite.

VIII. CONFERINŢE

Conferinţele organizate de centrala L.N.R. sunt foarte mult apreciate şi cercetate de public, atât cele ţinute în capitală cât şi cele din provincie. Imbucurător este faptul că ne sunt cerute, aceste conferinţe, de către filialele din ţară, iar în Bucureşti unele subiecte desvoltate, au fost repetate în diferite localuri. Iată numele persoanelor şi titlul conferinţelor ţinute: d. profesor **N. Daşcovici:** „Politica rusească la Gurile Dunării şi în Marea Neagră" (la 12 Aprilie 1942); d. avocat **I. Gr. Perieţeanu:** „Trei poeţi români cântăreţi ai mării" (la 19 Aprilie 1942); d. comandor **Aurel Negulescu;** „Marina, cenuşereasa istorică" (la 26 Aprilie 1942); d. comandor **T. Ioan:** „Politica navală a statelor. Legătura între comerţ, marina de comerţ, marina de război şi politica externă" (la 30 Aprilie 1942); d. comandor **T. Ioan:** „Comerţul şi marina noastră" (la 7 Mai 1942); d. lt. comandor **Eugen Săvulescu:** „Războiul naval" (la 1 Noembrie 1942); d. profesor G. **Lefteriu;** „Călătoria primului vapor cu aburi în Mediterana, la 1829" (la 15 Noembrie 1942); d. inginer **Cezar Cristea:** „Pădurea şi Marea" (la 6 Decembrie 1942); d. inginer profesor **N. Saegiu:** „Aviaţia şi marina" (la 20 Decembrie 1942); d. general div. **Virgil Economu:** „Mărturiile unui candidat la marinărie" (la 17 Ianuarie 1943); d. avocat **Boroş:** „Problema mediterană" (la 14 Februarie 1943); d. comandor **T. Ioan:** „Comerţul şi marina" (la 28 Februarie 1943); d. avocat **Al. Bilciucrescu:** „Muzica şi Marea" (la 21 Martie 1943); d. locot. dr. **Ştefănescu:** „Forţa economică a marinei comerciale" (la 28 Martie 1943) d. **Amiral C. Negru:** Mediterana ca factor de civilizaţie. In aceleaşi luni s'au mai ţinut conferinţe şi în provincie: d. **Apostol Culea** la Brăila, Ismail, Tulcea şi Tg. Ocna; d. comandor **Aurel Negulescu:** la Braşov, Tg.-Ocna, Oneşti (Bacău) şi Turnu-Severin; d. lt.-comandor **Popescu-Deveselu,** la Braşov, Arad şi Craiova; d. c. amiral **C. Negru** la Braşov, Craiova, Caracal; d. inginer profesor **N. Saegiu,** la Braşov.

IX. EXPOZIŢII

Propriu zis, centrala L.N.R. nu a organizat nici-o expoziţiune, în acest răstimp, date fiind împrejurările prin care trece ţara.

Semnalăm două expoziţiuni a doi pictori marinari, ale d-lor: comandor **D. Ştiubei** şi **I. Mândru,** care au fost deschise în cursul iernii 1943. D. comandor **Ştiubei** e nu numai marinar, dar e şi un consacrat pictor de marine, care are însuşirile de a prinde, pe pânză, mişcări şi colori pe care le fixează, din veşnica frământare a valurilor mării. Din multele lucrări expuse, talentul camaradului nostru ne-a atras atenţiunea îndeosebi la tablourile: „Portul Cetatea-Albă pe timpul lui Ştefan-cel-Mare" şi „Galeră Domnească în epoca lui Constantin Brâncoveanu"; apoi „In larg cu submarinul", „Mărăşeşti", „Plecarea submarinului", „Distrugătorul", „Mircea"; încă vederi depe litoral şi Dunăre; iar, în afara marinelor, pictorul nostru ne-a mai redat şi ctâeva surprize prinse de pe uscat, bunăoară tablouri bucureştene în „Sub zăpadă", „Bulevardul", „Cârciumioara", şi portrete. D. **Ion Mândru** a expus 120 bucăţi diverse, între cari predomină picturi marine reuşite, apoi peisagii, fructe, etc. In figurile omeneşti, din tablourile expuse, desprindem sufletul marinarilor aşa cum se reflectă din caracterul acestora: hotărîre dar şi blândeţe, energie dar şi linişte.

La Braşov, de **Ziua Marinei** 1942, filiala, a organizat o splendidă expoziţiune pe terasa poligonului de tragere al pregătirii premilitare, organizată de d. Solacolu, unul din cei mai activi membri. Intre multe vederi interesante ale expoziţiunii, s'au remarcat: apărarea ţărmurilor Mării Negre, peisagiile Mării, interiorul unui submarin, aflat în poziţia de aşteptare pentru intrarea în acţiune, o bogată colecţiune de cărţi marinăreşti, simboluri pentru Basarabia, Bucovina şi Transilvania, fotografii cu momente dela concursurile sportive nautice, graficul luptei navale dela Tuzla; expoziţia a avut loc la data de 26 Iunie 1942 (v. rev. **Marea Noastră,** p. 202, n-rul 9—10 1942).

Tot de **Ziua Marinei,** filiala din Caracal a organizat o expoziţie cu cărţi, reviste şi felurite obiecte marinăreşti.

X. SPORTURI NAUTICE

Deşi împrejurările actuale sunt grele, totuşi s'a continuat cu activarea sporturilor pe ape, acolo unde situaţiunea locală a permis. Şi în acest an, centrala L.N.R. a persistat în practicarea acestor sporturi, prin conferinţe, intervenţii la autorităţi, decernări de premii, diplome, concursuri scrise, încurajeri, îndemnuri, şi articole publicate în ambele reviste. Atenţiunea noastră s'a îndreptat, ca întotdeauna, către tineret. Problema înnotului a fost în preocupările noastre. Astfel, se ştie că Liga Navală a luat iniţiativa, încă din 1933, de a fi intervenit la ministerul şcoalelor în sensul obligativităţii elevilor din toată ţara de a practica înnotul şi, ca atare, a-l privi, acest exerciţiu, nu ca un sport de lux, ci ca o necesitate absolut folositoare tineretului şi, deci, a-l impune ca orice materie didactică, dar pe teren. Ca urmare a intervenţiei noastre, ministerul a şi dat, la timpt o circulară la toate direcţiunile liceelor în sensul propus de noi. In tot acest an, cele două manuale de înnot, alcătuite de colonelul Corneliu Negulescu şi locotenentul Paul Epureanu, editate de centrala L.N.R. au fost distribuite la cererile din ţară. Desigur subsecretariatul de stat al educaţiei extraşcolare şi oficiul educaţiei tineretului român (din ministerul culturii naţionale) au continuat să persiste în începuturile din anii precedenţi.

In revistele Ligii Navale s'au publicat toate demonstraţiile nautice efectuate în cursul anului. Citâm din acestea următoarele: a) **Primul cross nautic** dela 31 Mai 1942, organizat de cercul „Dor de Ducă", pe lacul Băneasa, desfăşurat cu deplin succes, între zece echipagii, la care s'a distins cercul organizator. La timp s'a vorbit despre lăudabila activitate a asociaţiei „Dor de Ducă" (v. rev. „Marea Noastră", p. 129, n.rul 5-6, anul XI, 1942). b) Consiliul de patronaj, de sub preşedinţia d-nei Maria Mareşal Antonescu, a organizat diferite tabere, în ţară şi în capitală, instalate la marginea apelor, unde copiii au făcut plaje şi au învăţat să înnoate; c) De asemenea au fost amenajate stranduri pentru tineret, în ţară şi în Bucureşti, urmărind acelaş scop întărirea fizicului prin soare şi înnot; d) După fiecare sfârşit de serie, în tabere şi stranduri, au avut loc concursuri de natatie, de antrenament şi diferite sporturi nautice, la care au luat parte copii, tineri, premilitari şi studenţi, când s'au distribuit premii, în obiecte, cupe şi diplome la care şi centrala L.N.R. a contribuit; e) S'au trimis, de către F.R.S.A., instructori de înnot, în diferite localităţi din ţară, spre a îndruma şi antrena tinerele elemente la exerciţiul înnotului (v. pag. 181-186

rev. „Marea Noastră" n-rul 7—8, 1942). f) Atât de **Ziua apelor** cât şi de **Ziua Marinei** au avut loc demonstraţiuni sportive nautice, concursuri şi excursiuni pe ape, în localităţile unde s'au putut executa, cu decernări de premii şi diplome oferite de centrala L.N.R.; g) In capitală, de **Ziua marinei,** au fost concentrate şi au defilat cluburile nautice, în prezenţa d-lui general Pantazi, ministrul apărării naţionale, şi a d-lui v. amiral-adjutant Păiş; h) Au fost organizate concursuri de înnot la Breaza (Prahova), Sibiu, Gioagiul-de-Sus (Huniedoara), Iaşi, Timişoara cu decernări de premii şi diplome (v. rev. „Marea Noastră", pag. 248-9, n-rul 9-10, 1942); i) Un eveniment important a fost numirea d-lui prof. I. Gheorghiu şef al sportului românesc; iar d .lt. comandor Eugen Săvulescu a fost ales preşedinte al federaţiei sporturilor pe apă (înnot şi canotaj), ceeace e un semn bun pentru ideea reglementării obligatorii a înnotului şi canotajului în şcoli; j) Ministerul culturii naţionale, apreciind importanţa sporturilor nautice, a dispus înfiinţarea unei secţii de instructori pentru sporturile nautice pe lângă A.N.E.F. Deschiderea cursurilor a avut loc în ziua de 9.XII.1942, în prezenţa d-lui v. amiral-adjutant N. Păiş, a directorului A.N.E.F. şi a corpului didactic-instructori. Din partea marinei a vorbit d. căpitan I. Stoian (textul cuvântării a se vedea la pag. 43—44 în rev. „Marea Noastră" n-rul 1—2, an. XII, 1943); k) La sfârşitul verii 1942 s'au deprins cu exerciţiul înnotului vreo 8000 copii, numai în Bucureşti, ceeace e un eveniment important, ba unii dintre aceştia au luat parte la concursurile de natăţie, în fruntea cărora semnalăm pe înnotătorul copil Gh. Marinel, membru al Ligii Navale, care a efectuat, o frumoasă performanţă, adică 38 secunde pe distanţa de 50 m. înnot liber. Acest rezultat se datoreşte instructorilor; l) D. lt. comandor Eugen Săvulescu, preşedintele federaţiei sporturilor pe apă, a publicat, în „Gazeta sporturilor", un articol îndemnător la practicarea înnotului şi canotajului, în care emite idei călăuzitoare, precum: şcoala şi sportul să meargă mână'n mână; mintea şi trupul să fie conduse împreună, în acord; tineretul să nu fie lăsat la întâmplare, deoarece se prea poate ca, din neştiinţă, tinerii să practice sporturi nepotrivite aptitudinilor lor fizice; dacă e un adevăr că naţiunea are nevoe ca fiii ei să fie întrebuinţaţi spre folosul şi binele ei, se cuvine ca intelectul şi fizicul să fie aplicate în mod judicios; şcoala să aibă nu numai săli de clase, dar şi terenuri şi bazinuri pentru sporturi; m) In Sibiu s'a amenajat un bazin pentru înnot, acoperit, la „Asociaţia sportivă Universitatea Cluj-Sibiu"; în acest scop, F.R.S.A. a contribuit cu suma de 25.000 lei; n) Comitetul F.R.S.A. a angajat maeştri-instructori germani şi români (din marină) pentru înnot şi canotaj, destinaţi copiilor şi tineretului; o) Pentru o cât mai intensă propagandă a natăţiei, comisiunea naţională de înnot a trimis în Elveţia pe d-ra Mariana Bogdan, secretara acelei comisiuni, pentru o cât mai metodică specializare în aplicarea înnotului.

XI. ZIUA APELOR

Duminică 28 Iunie 1942, s'a serbat **Ziua apelor** în capitală şi în ţară. In capitală a avut loc o serbare la marginea lacului Floreasca, în prezenţa d-lui v. amiral-adjutant N. Păiş, preşedintele comitetului central L.N.R., şi a diferitelor personalităţi, începută cu oficierea serviciului divin; s'a aruncat o coroană de flori, în lac; s'a păstrat un moment de reculegere pentru marinarii morţi; au defilat elevii şcolii de instructori ai sporturilor pe apă; apoi seria cuvântărilor a deschis-o d. amiral Păiş, urmând d. colonel Medeleanu şi maior Bârzănescu (v. rev. „Marea Noastră", pag. 163—165, n-rul 7—8, an. XI, 1942).

XII. ZIUA MARINEI

Ca şi în anii precedenţi, **Ziua marinei,** în 1942, a fost serbată, în capitală şi în ţară, cu o mare însufleţire, după normele stabilite de centrala L.N.R. Afară de acestea, în toate ziarele din Bucureşti şi provincie au apărut, în acea zi, pagini întregi cu articole şi ilustraţiuni închinate marinei şi marinarilor noştri; iar la posturile radio, în ora ostaşului, a fost consacrată marinei, cu un program foarte bogat, constând din cuvântări, muzică şi poezii. In Bucureşti, serbarea a avut loc la cabana federaţiei române a sporturilor pe apă, pe malul lacului Floreasca, în prezenţa şefilor de autorităţi civilo-militare, a membrilor Ligii în frunte cu d. v. amiral-adjutant N. Păiş, preşedintele comitetului centralei L.N.R. Serbarea s'a început cu defilarea tuturor cluburilor nautice din capitală; a urmat oficierea serviciului divin; apoi a fost aruncată o splendidă ancoră de flori în memoria vitejilor noştri marinari, după care d. amiral-adjutant Păiş a rostit o cuvântare; iar serbarea s'a încheiat cu împărţirea premiilor obţinute, de tineretul şcolar, la concursul anual de compoziţie şi desen. (v. rev. „Marea noastră", pag. 201-2, n-rul 9—10, an. XI, 1942). La radio, d. amiral Păiş a pronunţat o cuvântare către marinari. In ţară, serbările au constat din oficierea serviciilor divine, în prezenţa autorităţilor civilo-militare din localităţi, şi a diferitelor demonstraţiuni nautice (acolo unde situaţiunea a permis). Localităţile unde au fost serbări, cu desfăşurarea programelor, au fost publicate în revista „Marea noastră" (pag. 202—216 n-rul 9—10, şi pag. 269—270 n-rul 11—12, an. XI, 1941). Toate filialele s'au întrecut între ele cum să arate cât mai mult prin membrii şi autorităţile locale, dragostea pentru marină şi admiraţia lor pentru bravii noştri marinari. **Ca fapt istoric, de semnalat pentru epoca noastră, este că** ZIUA MARINEI a fost serbată, în 1942, şi la portul ODESSA şi la NICOLAEV, pe apa BUGULUI.

In această zi a fost expediate telegrame omagiale, de centrala L.N.R., către M. S. Regele Mihai I, preşedinte de onoare al Ligii, .Mareşalul-Conducător Ion Antonescu, membru de onoare, şi prof. Mihail Antonescu, vicepreşedintele consiliului de miniştri, membru de onoare al Ligii Navale.

Toate autorităţile din ţară, la care s'a apelat de centrala şi filialele L.N.R., pentru concursul şi participarea la această serbare, au răspuns cu bunăvoinţă şi căldură demne de atenţiunea ce merită marina şi marinarii ţării. In acest fel, **Ziua marinei** a devenit populară în tot cuprinsul României şi ea trebue să se lărgească şi mai mult, dobândind, cu timpul, caracterul unei adevărate serbări naţionale.

XIII. CONCURSURI

Pentru încurajarea elementelor tinere, în dorinţa sau predispoziţiunea cu înclinări spre ape şi marină, centrala L.N.R. a continuat, şi în acest an, să îndemne filiale, prin circulări, sau membrii juniori prin cele două reviste ale Ligii, să participe la diferite concursuri, fie cele practice demonstrative, nautice, fie la probele scrise şi desenuri. Acest procedeu, continuat an cu an, a dus la nişte rezultate dintre cele mai îmbucurătoare. Membrii-juniori s'au întrecut între ei, care mai de care să participe, atât la demonstraţiunile pe ape, cât şi la concursurile scriptice. E un semn vădit că tineretul nostru începe să înţeleagă foloasele sporturilor nautice, care sunt tot atât de întăritoare ca şi celelalte sporturi pe uscat, şi, totodată, îşi îndreaptă atenţiunea către marină, prin lucrări scrise sau desene în peniţă, în creion sau penel. In rândurile şcolarimii au fost chiar elevi care n'au văzut marea, în realitate, lipsindu-le împrejurările şi mijloacele, dar care totuşi au prezentat desene în care imaginaţia şi fantezia lor au înfăţişat chipuri de marinari, de vapoare şi de peisagii marinăreşti uimitor de frumoase; sau au dat nişte scriptice de bună calitate, în tezele ce li s'au propus, cu des voltări de probleme în legătură cu Marea şi Dunărea. Acest fenomen ne-a îndemnat să tipărim o broşură aparte (a 52-a publicaţiune a L.N.R.), intitulată **Concursurile interşcolare** cu rezultatele dobândite în cursul anilor 1935—1942. Dacă se citeşte această broşură, membrii noştri se vor bucura, împreună cu noi, de procedeul întrebuinţat, de evoluţia ideii şi de rezultatele la care s'a ajuns în cei 8 ani de experienţă a acestor concursuri. In broşură se vor vedea: subiectele tezelor propuse, an cu an, la scriptice, desenuri şi miniaturi, numărul participanţilor, cei distinşi cu premii sau menţiuni, numele acestora şi acordarea premiilor. Până şi micuţii copii dela strandul Obor-Bucureşti au participat la aceste concursuri. Desvoltarea subiectelor premiate a fost publicată în revista „Marea noastră pentru tineret". Tot aci au fost reproduse şi desenele premiate; iar, în parte, acestea sunt în broşura citată mai sus. Semnalăm înţelegerea ce am găsit în revista „Universul copiilor",

care a organizat asemenea concursuri printre micii cititori. In afara concursurilor animate de centrala L.N.R., unele filiale din ţară, la rându-le, au organizat concursuri — îndeosebi la Chişinău şi Braşov — în înţelegere cu direcţiunile şcolilor secundare de băeţi şi fete. Pentru stimularea talentelor tinere, d-ra Elena Irimescu (din Iaşi), a donat, şi acest an, suma de 1.000 lei pentru premierea celei mai bune poezii marinăreşti, scrisă de un grad inferior marinar. In consecinţă, au trimes poezii, pentru acest scop, următorii tineri: fruntaşul R. Constantinescu: „A fost cândva"; sergent Vasile C. Oprovici: „Marinarilor căzuţi la datorie" şi „Dintr'un caet"; Ion Vâslaru: „In larg", „Constanţa" şi „Amăgire"; sergent Voica Traian: „Durerea unui pescar" şi „Scrisoarea unui copil de marinar". Comisiunea revistei a acordat acel premiu, de 1.000 lei, d-lui Voica Traian. Poeziile participanţilor concurenţi vor fi publicate în revistă (v. pag. 667 „Marea noastră pentru tineret", n-rul 45-46, an. VI, 1943).

XIV. RECOMPENSE

Liga Navală Română a continuat cu acordarea anumitor semne de atenţiuni, constituind ceeace numim recompense, la timpul potrivit, către acei membri sau acele asociaţiuni care s'au evidenţiat în activitatea lor pentru marină. Pe lângă acestea, ne-au bucurat şi am înregistrat (în reviste) acele recompense sau distincţiuni acordate, direct de înaltele autorităţi, marinarilor sau persoanelor din afara marinei.

Ca şi în anul precedent, centrala L.N.R. a acordat aceiaşi atenţiune asociaţiei **Dor de ducă,** oferindu-i suma de 15.000 lei, în anul 1942, drept recompensă pe deplin meritată, pentru cupă şi premii destinate premiaţilor care s'au distins la demonstraţiile nautice care au avut loc pe lacul Băneasa-Bucureşti.

Centrala L.N.R., prin reprezentantul său, d. comandor Negulescu, a participat la sărbătorirea d-lor generali Virgil Economu, preşedintele, şi Gh. Dabija, vicepreşedintele **Asociaţiei scriitorilor militari români,** de către membrii acestei bune asociaţiuni. La această camaraderească manifestare, Liga a rostit cuvântul ei, prin secretarul nostru general, de oarece d. general Economu este chiar membru în comitetul central şi a ţinut şi o conferinţă despre marină, iar d. general Dabija, oridecâteori a vorbit despre operaţiunile armatei române, în actualul război, atât în ţară cât şi în străinătate, a elogiat marina şi vitejiile marinarilor noştri.

La defilarea dela 10 Mai 1942, din Capitală, s'au distins, între celelalte trupe, în chip strălucitor, aspiranţii noştri, având în frunte pavilionul şi pe comandantul şcolii navale, care au defilat, admirabil de bine, sub ropotele de aplauze al publicului asistent.

Pe aceiaşi zi şi pe alte diferite date, s'au făcut înaintări în arma marinei, între ofiţerii activi şi de rezervă (numele acestora au fost publicate la timp în revista „Marea noastră").

Ca semn de înaltă preţuire a vitejiei comandanţilor din marina regală română, s'au acordat distincţiuni de război ofiţerilor noştri de marină, de către Fuehrerul marelui Reich (numele acestora au fost publicate în revista „Marea noastră", p. 174-5, n-rul 7—8, anul XI, 1942). Asemenea s'a acordat ordinul „Mihai Viteazul" ofiţerilor marinari (arătaţi în diferite numere ale aceleiaşi reviste).

Cu ocaziunea „Zilei marinei" 1942 s'a conferit medalia „Virtutea maritimă" cl. I, II şi III, persoanelor civile şi militare, drept recompensă a actelor de servicii aduse marinei (numele acestora au fost publicate la pag. 245, în revista „Marea noastră", n-rul 9—10, anul XI, 1942).

Au obţinut noui brevete ofiţerii din marina comercială (notaţi în aceiaş revistă la pag. 245-6).

In cursul anului, marina noastră regală a fost citată prin ordin de zi, pe armată, pentru eroismul repurtat de bravele unităţi marinăreşti.

XV. SPECTACOLE

In anul expirat, în capitală, unde pulsează o viaţă apăsătoare şi plină de îngrijorări, Liga Navală nu a organizat şi nici autorizat nici-un spectacol, ca în anii precedenţi, dată fiind starea de război a ţării. Dar, în schimb, în liniştea provincială, unele filiale au organizat câte o serbare sau câte un festival cu caracter cultural-artistic. Insemnăm, aci, în sensul acesta, Braşovul, Timişoara, ale căror filiale s'au manifestat cu frumoase reprezentaţii publice, care, pe lângă că au atras atenţiunea publicului din localitate, pentru Ligă şi marină, dar au dus şi la rezultate moral-materiale care au prins bine pentru starea înfloritoare a filialei.

Semnalăm, la acest capitol ,şi propaganda cinematografică întreprinsă, la câteva filiale în ţară, prin mijlocirea centralei L.N.R. Extragem din darea de seamă a delegatului nostru, următoarele însemnări:

Din cauza evenimentelor, anul acesta, deşi propaganda cinematografică a fost mai redusă, totuşi rezultatele obţinute au fost mari din punct de vedere moral.

In afara filmelor de metraj important, au mai fost prezentate încă jurnale O.N.C., cu scene din manifestările nautice ale tineretului, şi faze din activitatea marinei în războiul actual ;şi o călătorie cu caiacul (film proprietate L.N.R.).

Filmele au fost reprezentate în următoarele oraşe:

Timişoara. Au participat şcoli secundare, primare, premilitari, extraşcolari, trupă şi noii recruţi, elevii săraci, precum şi public. Spectacolul s'a bucurat de un larg sprijin din partea d-lui comandant al corpului VII A., al comandantului pieţei, al d-lui dr. Iochiţa, dir. g-l al cinematografelor şi special al neobositului preşedinte al filialei L.N.R. Spectacolele s'au soldat cu un mare succes moral şi material.

Arad. Aceleaşi categorii de participanţi ,ca mai sus, şi un numeros public. La aceste spectacole a fost anexat şi filmul „Noi", (al ministerului propagandei). A fost un mare succes şi o frumoasă propagandă. Au dat un sprijin nelimitat d-l primar Lupaş şi prof. Tobic, şef cultural, precum şi patronii sălilor de spectacole. Au participat 7.000 persoane.

Constanţa. Participanţi: 6.000 persoane. Aceleaşi categorii de public ca mai sus. A acordat un sprijin puternic din partea d-lor comandor Zlatian, comandor Mărgineanu, ing. Chiriac, dir. P.C.A.

Iaşi. Aceleaşi categorii de public. Participanţi: 4000 persoane. Am găsit o largă înţelegere din partea d-lui general comandant al corpului de armată Schwab, preşedintele filialei L.N.R. Iaşi.

Piatra-Neamţ. Au fost: 1.400 persoane participante. Aici trebue menţionată munca depusă de d-l colonel prefect al judeţului Neamţ şi preşedinte al filialei L.N.R., cât şi a secretarului filialei, cari au stăruit mult pentru obţinerea sălii cinematografului „Scala", aducând, prin aceasta, un frumos venit filialei locale.

Chişinău. Au fost 5.000 persoane care au participat. Am găsit un mare sprijin din partea d-lui comandor Gh. Popescu şi a d-lui colonel comandant al pieţei.

In cursul anului următor se va continua propaganda prin cinematograf şi la filialele Bacău, Cetatea-Albă, Galaţi, Brăila, cum şi încă, din nou ,la Piatra-Neamţ, Tg.-Ocna, Chişinău, etc.

XVI. DONAŢIUNI

Şi în acest an, Liga Navală s'a bucurat de atenţiuni deosebite din partea diferitelor persoane, care, în dragostea lor pentru marină şi entusiasmul pentru bravura luptătorilor marinari, au donat sume variate, importante sau simbolice, cu anumite destinaţiuni, pe care le-am respectat întocmai. La timp, s'a mulţumit persoanelor donatoare, prin adrese speciale şi prin revistele noastre. Iată numele persoanelor şi sumele primite la capitolul donaţiunii: d. Petre Manta (din Ploeşti) 20.000 lei; d. Al. Cristian (din com. Ţintea-Prahova) 5.000 lei; d. Ion P. Ion (firma Colentina-Bucureşti) 5.000 lei; d. inginer N. Iliescu-Brânceni (Bucureşti) 5.000 lei, cu destinaţie contributivă la acordări de premii anuale; doamna Maria amiral Mărgineanu (din Bucureşti), 2.000 lei, cu aceiaş destinaţie; d. dr. E. Tabor (din Cernăuţi) 2.000 lei; d. Franz Robans, 2.000 lei; din partea fabricii „Stella" (din Bucureşti) 2.000 lei; d. Weber Hans 500 lei; d. Henry Catargy 400 lei; d. Gh. A. Stilu 360 lei; d. Aristotel Esarhu 330 lei; d. E. Anghelovici 260 lei; d. Hormanian 220 lei; d. g-ral Virgil Badulescu 200 lei; d. prof. Bercianu 200 lei; C. Bratu 200 lei; d. Cristea Avram 100 lei; d. inginer Roşu 100 lei. Insemnăm încă donaţiunile: 50.000 lei Şantierele Navale Galaţi,

20.000 lei municipiul Timişoara, 30.000 lei direcţia Dunării maritime, pentru filiala L.N.R. Sulina.

Menţionăm, şi de astădată, gestul simbolic, repetat în ani dearândul, al d-rei profesoare Elena Irimescu (din Iaşi), pentru donaţiunea de 1.000 lei; cum şi d. inginer N. Iliescu-Brânceni 5.000 lei şi d-na Maria amiral Mărgineanu 2.000 lei; asemenea au donat câte 1.000 lei d-l comandor Aurel Negulescu (Moş Delamare) şi general N. Negreanu (Scarlat Preajbă); toate aceste sume au fost oferite pentru concursuri.

Au mai donat: d. Kecegian Aram (din Bucureşti) 46 cărţi, importante, bibliotecii centralei L.N.R. şi d. Murgu Pavel (din Timişoara) 100 ex. „Calendarul Zorile Banatului pe 1943", care au fost distribuite marinarilor depe nävi şi d. c-dor Oprişan Emil.

Centrala a mai primit sumele de bani, notate mai jos, de **Ziua marinei** (deşi nu a fost chetă) şi dela serbări organizate, din iniţiative lăudabile locale, care sume au fost socotite şi înregistrate tot ca donaţiuni; astfel, de **Ziua marinei** au trimes: parohia bisericii Pauleşti-Prahova 550 lei, parohia bisericii Boldu-R. Sărat 330 lei, căminul cultural Eminescu, din Botoşani 1.000 lei, parohia bisericii Cotul Sandorei-Storojineţ 650 lei, parohia bisericii Hârşa-Prahova 150 lei, parohia bisericii Buceşti-Bacău 603 lei; dela serbări: căpităuia portului Moldova-Veche 8.900 lei, oficiu de port Gruia 1.300 lei, garnizoana Botoşani 5.908 lei.

La primirea banilor s'au eliberat chitanţe, dela casieria centralei noastre, şi s'au adus mulţumirii persoanelor donatoare, preînoindu-le, şi de astă dată, aci.

XVII. ECOURI IN PUBLICISTICA

Liga Navală Română a găsit ecouri în publicistica noastră, ba chiar şi în cea străină. In acest an, faţă de bravura marinei regale române, diferite reviste şi ziare străine au publicat articole elogioase, îndeosebi în cele italiene, germane şi spaniole. Toate articolele au fost urmărite de secretarul nostru general; parte din cele publicate au fost reproduse în revista „Marea Noastră". Am urmărit ca cititorii revistei şi membrii Ligii Navale să fie ţinuţi în curent cu tot ce a apărut, mai de seamă, ca studii şi propuneri marinăreşti. Nu putem cita toate aceste articole; totuş iată parte din titlurile articolelor reproduse în revista „Marea Noastră": **Dunărea şi pericolul rusesc la gurile sale** (n-rul 3—4, 1942), după „Tribuna" (Braşov); **Marea ca factor de apărare** (idem), după „Curentul"; **Dunărea ca mijloc de comunicaţie pentru vasele marii** (idem) acelaş ziar; **Dunărea şi destinele româneşti** (idem), în „Universul"; **Primatul românesc la Marea Neagră** (idem) „Acţiunea"; **Transformarea Dunării într'o autostradă fluvială şi maritimă** (idem) „Curentul"; **Nistrul în literatură** (idem) după „Dacia"; **Marina noastră comercială** (n-rul 5—6, 1942), după „Excelsior"; **Viitorul României la Marea Neagră** şi **Rolul marinei române în viitorul neamului** (idem) după „Viaţa"; **Necesitatea de mâine a unei marine puternice** (n-rul 7—8, 1942) după „Curentul"; **Rolul României în Marea Neagră** (idem) „Argus", **Marina românească** (idem) „Acţiunea"; **Semnificaţia nouei victorii a marinei regale române** (idem) „Curentul" **Navigaţia fluvială română şi scopul ei în viaţa economică şi politică a Statului** şi **Un bilanţ glorios** (n-rul 1—2, 1943) în „Unirea"; **Tobruk, Odessa, Sevastopol şi Dieppe şi Marea noastră** (idem) în „Viaţa"; **Importanţa economică a Dunării** (idem) în „Argus"; **Construcţia căii navigabile a Bugului, Spre organizarea libertăţii Mării Negre, Importanţa porturilor Mării Negre depe coasta Caucazului** (n-rul 3—4, 1943) în „Unirea"; **Marina noastră** (idem). în „Poporul"; **U.R.S.S. putere navală fără spirit marinăresc** (idem) în „Vremea".

XVIII. COLABORARI ŞI PĂSTRARI DE LEGĂTURI.

Cunoaştem principiul în special în armată, în marile operaţiuni şi acţiuni ale unităţilor de uscat, aer şi ape, s'au practicat legăturile de comandă spre a obţine cele mai bune rezultate. Călăuziţi de acest principiu, centrala Ligii Navale, încă dela înfiinţare şi până acum, a colaborat şi păstrat legături de colaborare cu toate organizaţiile existente în ţară, care au putut influenţa, în orişice măsură, progresul marinei noastre, fie direct, fie indirect. Acest simţ al păstrării contactului în capitală prin delegaţii noştri, iar în provincie prin filiale sau trimişi ai centralei, a dus la rezultate satisfăcătoare, atât pentru acele organizaţii cât şi pentru centrala noastră. In consecinţă, s'a urmărit prin informaţiile presei, sau prin corespondenţă, să fim la curent cu acele manifestaţiuni care erau în atingere cu marina şi cu apele, spre a răspunde **prezent** la chemare, la convocare, sau la provocare, din parte-ne. Nu putem înşira, aci, toate organizaţiile cu care am conlucrat în sensul scopului arătat mai sus. Dar am colaborat pretutindeni. Aşa că avem conştiinţa deplină că Liga Navală Română şi-a făcut datoria şi în această direcţie. Am publicat, la timp, în revista noastră, toate aceste colaborări şi legături.

XIX. STATUTUL L.N.R.

In anul precedent, am arătat că noul statut L.N.R. a fost perfectat şi pus în execuţie (v. pag. 25 „Darea de seamă anuală" pe 1 Aprilie 1941—31 Martie 1942). In acest an, pus în practică, de centrală şi filiale, am constatat că acest statut a fost bine alcătuit şi corespunde întocmai scopului şi mijloacelor prevăzute.

BIBLIOTECA CENTRALEI L.N.R.

La începutul înfiinţării Ligii, nu a fost cu putinţă să înjghebăm o cât de mică bibliotecă, neîngăduind nici localul şi nici mijloacele. După câţiva ani, şi îndeosebi de când centrala Ligii îşi are instalat sediul în imobilul actual (strada Spiru Haret, 6, Bucureşti), proprietatea Băncii Naţionale a României, s'a putut înjgheba o bibliotecă,, într'o oarecare măsură, aşa cum am conceput-o noi. E lesne de înţeles ca această bibliotecă, aşa cum se prezintă, în actualele împrejurări — numărând peste 1000 cărţi, 100 reviste şi peste 50 hărţi — nu este complectă şi nu va putea deveni la înălţimea unei adevărate biblioteci decât după câţiva ani dela reintrarea în timpuri normale. Totuş, chiar aşa cum se prezintă acum, mica noastră bibliotecă a fost pusă la dispoziţia doritorilor de cărţi cu subiecte marinăreşti, fiind deschisă în toate după amiezele.

XXI MEMBRI CORESPONDENŢI AI CENTRALEI L.N.R.

Experienţa practicată, de câtva timp ,cu membrii noştri corespondenţi, acolo unde e un început de cunoaştere a Ligii, numărându-se membri activi înscrişi sub numărul statutar, s'a constatat că s'au obţinut frumoase rezultate. Şi în acest an s'a continuat cu acest procedeu, în conformitate cu art. 62 din statut. In cursul anului încheiat, s'a ridicat numirea membrilor corespondenţi: a d-lui Victor Podica dela Chilia-Nouă (judeţul Chilia) şi a d-lui M. Constantinescu dela Focşani. Avem noui membri, corespondenţi: d-nii profesor Bora la Orăştie, Titu Moisescu la Ploeşti, Const. Macarie la Cahul.

PARTEA II-a

A. ADMINISTRAŢIA CENTRALEI L.N.R.

I. **Birourile** de lucru pentru propagandă şi de administraţie ale centralei sunt instalate în acelaş local, din strada Spiru Haret, 6 (Bucureşti), proprietatea Băncii Naţionale a României, care a înţeles şi apreciat, în bine, activitatea şi menirea Ligii Navale Române; în acelaş local se află şi sediul societăţii „Salvamar". Aceiaş preocupare ne este încă prezentă ca Liga să-şi aibă sediul propriu în care să se găsească în acelaş imobil: birourile administrative şi de propagandă, redacţia şi administraţia celor două reviste, muzeul permanent, biblioteca publică, expoziţiunea, depozitul materialelor şi un magazin cu librărie, informaţiuni, excursiuni, călătorii şi o sală spaţioasă. Acest gând, desigur, poate să prindă consistenţă reală, într'un viitor oarecare, pe care îl repetăm şi deastădată pentru a rămâne consemnat şi dat în primire urmaşilor dela conducerea Ligii Navale Române.

In ceeace priveşte sediile filialelor, din provincie ,e o chestiune permanentă nerezolvată încă, adică filialele nu au sedii proprii. Şi aci e de urmărit, în viitor ,după sfârşitul războiului actual; iar

până atunci, şefii autorităţilor civilo-militare să îngădue adăpostirea birourilor filialelor în aceleaşi localuri.

II. **Personalul** centralei L.N.R., redus la limită, a continuat să-şi îndeplinească datoriile cu acelaş devotament, deşi lucrările de cancelarie (intrare-ieşire), expediţie, etc. au fost în creştere, în raport cu numărul sporit al membrilor Ligii. In cursul anului ni s'a cerut demisia d-lui Vasile Toma, casier, şi numirea d-lui N. Eanescu, în acelaş post, putând îndeplini şi postul de şef al contabilităţii centralei; de asemenea demisia d-lui I. Dioancă, registrator-arhivar, şi numirea d-lui locot. invalid Paul Epureanu, în acelaş post.

III. **Cotizaţiile**, potrivit propunerii şi aprobării din anul anterior, s'au mărit cotizaţiile anuale astfel: pentru membri majori la 500 lei (cu începere dela 1.I.1943) şi pentru juniori la 100 lei; membrii majori primind ambele reviste, iar juniori „Marea noastră pentru tineret". Membrii familiilor celor înscrişi (ca majori) au de achitat, pentru a fi membri, cotizaţia de 100 lei, fără a primi revista. Aceiaşi membri (majori) pentru carnet şi insignă au de achitat 120 lei; iar cei juniori au de achitat 100 lei pentru carnet şi insignă. Aceste cotizaţii sunt justificate prin faptul scumpetei şi tiparului revistelor şi imprimatelor.

IV. **Bugetul** centralei L.N.R., pe 1.IV.1942—31.III.1943, de 3.600.000 lei, la venituri şi cheltueli, a fost întrebuinţat cu chibzuială, fiind încheiat în chip mulţumitor. Cifrarea acestui buget se datoreşte acordării subvenţiei de către subsecretariatul de Stat al marinei, care, faţă de precedentul creiat prin d. general-adjutant Paul Teodorescu, s'a continuat de d. v. amiral-adjutant Nicolae Păiş, harnicul şi inimosul preşedinte al Ligii Navale, acelaş procedeu. Intreaga contabilitate ţinută la curent şi toate actele la timp întocmite, au fost verificate de d-nii cenzori şi vizate de noi (preşedinte şi secretar general).

Ca şi în anul precedent, şi în acest an, am procurat hârtia trebuitoare tipăririi revistelor şi publicaţiunilor noastre, pentru anul în curs şi pentru cel următor, întemeiaţi pe experienţa din trecut, pe care am văzut-o ca fiind o măsură chibzuită, — de oarece atât costul hârtiei cât şi al tiparului au fost în continuă sporire.

V. **Fondul de rezervă şi efecte de Stat,** aparţinând centralei L.N.R., sunt trecute în situaţia bilanţului şi la raportul censorilor.

VI. **Filialele L.N.R.,** după cum s'a putut vedea din această dare de seamă (la cap. VI), se găsesc într'o stare înfloritoare; numărul membrilor, majori şi juniori, sporeşte an cu an, ca şi înfiinţarea filialelor merge crescând, deşi e o situaţiune grea, din pricina stării de război, totuşi activitatea filialelor s'a prezentat în excelente condiţiuni, atât din punct de vedere material cât şi moral; administrarea fondurilor şi bunurilor a fost bine întrebuinţate; bugetele au fost alcătuite după normele şi directivele centralei L.N.R.; situaţiile şi actele sprijinitoare ne-au sosit la timp, verificate de serviciul contabilităţii noastre şi aprobate de comitetul de direcţie al centralei. Domnii preşedinţi ai filialelor au fost bine secondaţi de membrii şi censorii din comitet; iar, la diferite serbări, sau demonstraţiuni, ceilalţi membri şi şefi de autorităţi civilo-militare au dat concursul şi sprijinul material. Aşa dar, şi activitatea culturală, prin propagandă ,a fost la înălţimea şi prestigiul Ligii. Filialele s'au întrecut, s'au depăşit, tot timpul, prin concursuri scrise, şi sporturi nautice, cu premii, serbări, reprezentaţii cinematografice, conferinţe, şezători, excursiuni, ş. a.; iar acolo unde ni s'a cerut concursul, centrala L.N.R. s'a grăbit să-l acorde imediat. A fost, deci, o perfectă colaborare şi legătură între filiale şi centrală. In nădejdea reintrării în viaţa normală, Liga Navală desigur că va desvolta o şi mai bogată şi mai vie activitate pe întregul teritoriu al ţării mărite. Cu bucurie înregistrăm faptul că numărul membrilor creşte zi cu zi.

B. INCHEERE

Precum se poate observa, din această dare de seamă, am dat o mai mare desvoltare capitolelor cu conţinut cultural (din partea I), fiindcă obiectul principal al Ligii Navale e propaganda doctrinară a mărinei, aceasta constituind însăşi raţiunea şi justificarea fiinţei acestei asociaţiuni. Iar în ceeace priveşte administraţia Ligii (partea II) aceasta s'a concentrat în câteva pagini de text şi situaţii, de oarece chestiunile relative la partea bănească se văd în contul de profit şi pierderi şi în raportul — expozeu al censorilor. Desvoltarea activităţii Ligii prinde consistenţă afirmativă din ce în ce mai mult. Numărul iubitorilor mării, apelor şi marinei creşte continuu. Ne bucura fenomenul că tineretul e amator, mai mult, în a se înscrie ca membri şi în a se pasiona de chestiuni marinăreşti: probă o face tirajul revistei „Marea noastră pentru tineret", care se accentuează crescând. Programul de lucru al centralei şi filialelor s'a continuat intens, tot timpul anului, chiar în ciuda stării de război timp de doi ani. Conducătorii şi membrii de aici şi din ţara au găsit înţelegere şi sprijin pretutindeni unde s'au adresat. Aspectul frumos al întâlnirii generaţiilor, al conlucrării şi colaborării, de către oamenii maturi şi tineri, pentru acelaş scop: **înălţarea marinei la o situaţiune binemeritată,** ne bucură mult, căci Liga Navală Română are un steag, care e al marinei, sub care se adună, solidar, toţi membrii ei în acelaş gând şi scop suprem. In acest timp, prestigiul şi admiraţia pentru arma marinei au sporit, desigur, datorită şi splendidelor fapte de vitejie legendară împlinite de bravii noştri marinari, în războiul împotriva bolşevicilor. Acestea sunt fapte concrete şi reale, care ne îndreptăţesc să ne oprim gândul şi să ne fixăm atenţiunea la toţi eroii marinei, care au pierit în valurile Dunării şi Mării; acestora datorăm, în prima linie, faima bravei noastre marine, faimă care a trecut dincolo de graniţele ţării, iar cadrele şi echipajele marinăreşti, ofiţeri şi trupă, au fost la înălţimea marilor unităţi navale. De acum aderenţii Ligii îşi sporesc numărul pentru a dovedi, şi de fapt, că România îşi merită o marină mai mare şi o situaţiune mai evidenţiată în concertul celorlalte ţări din lume. Este locul să fim recunoscători tuturor membrilor Ligii pentru înscrierea lor şi sprijinul ce ni-l acordă, asigurându-i, şi de astădată, că contribuţia bănească şi concursul lor moral au răsunat în rândul marinarilor. Să fie siguri, membrii noştri, că **banul** lor, depus aci, ajunge la destinaţie şi-şi găseşte o bună şi corectă întrebuinţare. **Fapta** lor e o faptă de buni cetăţeni şi buni români. **Cuvântul** lor, rostit pentru marină. direct, sau prin Ligă, îşi află ecou acolo unde trebue. Mai marii noştri, de aici şi cei dela conducerea marinei, dau ascultare la ceeace ei văd că se face de noi şi ce se scrie în revistele şi publicaţiunile Ligii. Purtăm speranţa, într'un viitor şi mai frumos, pentru buna noastră marină.

Iar, ca ultim cuvânt, de aci, prînoim curatele noastre sentimente de dragoste şi devotament faţă de M- S. REGELE MIHAI I, Inaltul preşedinte de onoare al Ligii Navale Române. Totodată îl asigurăm pe domnul Mareşal-Conducător ION ANTONESCU, membru de onoare al Ligii, de neclintită credinţă şi de neîndoioasă convingere, pe care le păstrăm ca pe un sfânt talisman, în sufletul nostru, în victoria definitivă a armatei şi naţiunii române şi, în acelaş timp, îi exprimam nemărginită admiraţie pentru toate realizările învederate întru înălţarea scumpei noastre Patrii.

Preşedinte L.N.R.
V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

Secretar General L.N.R.
C-dor. A. NEGULESCU

D-l v. amiral Păiş adj. roagă membrii care doresc să ia cuvântul. Nedorind nimeni să vorbească, pune la vot aprobarea dării de seamă citită, iar adunarea o aprobă în unanimitate.

D-l v. amiral adj. Păiş roagă a fi citit raportul censorilor.

D-l inginer inspector general N. Georgescu, censorul centralei L.N.R. citeşte textul raportului censorilor (pag. 31 în broşură) aducând şi mulţumiri d-lui N. Eanescu, casierul şi şeful contabilităţii Ligii.

D-l v. amiral adj. Păiş roagă pe membrii să dea descărcarea gestiunii Ligii pe exerciţiul bugetar 1942—43.

Adunarea dă descărcarea cerută.

D-l v. amiral adj. Păiş mulţumeşte membrilor din comitetul de direcţie şi domnilor censori pentru administrarea bunurilor Ligii.

Roagă pe d-l comandor Negulescu să prezinte adunării proectul de buget pe 1943—1944.

D-l comandor A. Negulescu dă citire proectului de buget al centralei L.N.R. pe 1.VI.1943—31.III.1944, cifrat la 4.700.000 lei, la venituri şi la cheltueli.

D-l v. amiral adj. Păiş roagă membrii cari doresc a lua cuvântul în chestiunea bugetului propus, pe care-l supune aprobării adunării.

Adunarea, — prin aclamaţie unanimă — aprobă bugetul centralei Ligii Navale pe exerciţiul 1943—1944 cifrat la venituri şi cheltueli la 4.700.000 lei.

D-l comandor A. Negulescu dă citire numelor membrilor cooptaţi în comitetul central, justificând propunerile, anume: d-l inginer inspector general Toma Gâlcă şi d-l avocat Al. Bilciurescu.

Adunarea aprobă aceste propuneri, prin unanime aclamaţiuni.

D-l v. amiral adj. Păiş propune realegerea censorilor şi alegerea noilor censori, în persoana domnilor: inginer inspector general N. Georgescu, inginer inspector general I. Ghica, comandor Emil Oprişanu, colonel Drăghicescu, dr. Florin Codrescu şi avocat C. Asvadurov.

Adunarea aprobă aceste propuneri prin aclamaţiune generală.

D-l v. amiral adj. Păiş propune ca să rămână aceleaşi cotizaţii pentru înscriere a membrilor Ligii, pe anul viitor bugetar, şi anume: 500 lei pentru toţi membrii activi majori, 300 lei pentru maeştrii militari subofiţeri şi funcţionarii din ambele marine, 100 lei pentru membrii juniori. Normele de procedare, în amănunt, pentru toate categoriile de membri, care achită cotizaţiile la înscrieri şi taxele la insignă, carnet şi abonament la ambele reviste, să rămână aceleaşi ca în anul expirat.

Adunarea aprobă toate aceste propuneri.

D-l v. amiral adj. Păiş încheie şedinţa adunării generale anuale, mulţumind tuturor membrilor participanţi, apoi dă citire cap. B. „Incheere".

Roagă adunarea să adere la expedierea telegramelor omagiale, al căror text e citit şi ascultat, în picioare, de asistenţă, pentru: M. S. Regele Mihai I, d-l Mareşal-Conducător Ion Antonescu şi d-l prof. Mihail Antonescu, vice-preşedintele consiliului de miniştri.

Adunarea generală aclamă şi aplaudă această omagiere.

RAPORTUL CENZORILOR

Subsemnaţii, censori ai Ligii Navale Române, asociaţie pentru propaganda şi apărarea intereselor ţării pe apă, procedând în diferite rânduri la verificarea gestiunii pe anul 1942-43, am constatat că înregistrarea veniturilor s'a făcut conform chitanţelor de încasări în mod regulat; de asemenea actele justificative de cheltueli sunt prevăzute cu aprobările legale, iar registrele de casă şi contabilitate sunt ţinute în ordine şi cu multă îngrijire.

Găsim de datoria noastră să declarăm că aceasta se datoreşte râvnei, zelului şi conştiinciozităţii pe care le depune D-l N. Eanescu, casierul şi contabilul Ligii Navale Române, căruia ţinem să-i exprimăm pe această cale mulţumirile noastre.

Din verificările totale la încheerea bilanţului, am constatat că situaţia veniturilor şi cheltuelilor este următoarea:

Incasările din cotizaţii, abonamente, calendar, insigne carnete de membru, broşuri, subvenţii şi donaţii, fac suma totală de . . . . . lei	3.353.644
Cheltuelile generale ca: salarii, încălzit, iluminat, furnituri, imprimate, editarea revistei, calendarul, conferinţe pentru propagandă, fac în total . . . . . lei	3.350.662
Rămâne un sold de excedent de . . . . . lei	2.982

Activul Ligii se compune din:

Cassa numerar la 31 Martie 1943 . .		223.836
Depuneri CEC fond numerar	343.931	
Efecte publice nominal 908.500, real .	828.954	
Contul hârtie, hârtie pentru revistă .	485.472	1.658.357
Filiala Constanţa şi Cetatea-Albă, rest din împrumuturi		353.357
Filiale şi Căpităniі, sold debitor din valoarea produselor şi abonamentelor		329.376
Garanţie Soc. de Electricitate		801
Mobilier		5
TOTAL		2.565.732

Din verificările făcute, am constatat că încasările din donaţii dela diferite persoane şi subvenţii dela autorităţi, se cifrează la un total de 2.166.170 lei, ceeace ne îndreptăţeşte să credem că scopul urmărit de Ligă a început să pătrundă şi să fie înţeles.

Având în vedere cele constatate şi expuse mai sus, de noi, în baza prevederilor art. 46 şi 47 din statut, propunem şi vă rugăm, Domnilor membri, să binevoiţi a da descărcarea bănească comitetului de direcţie, de gestiunea sa pe anul 1942-43.

Censori:

Inginer Inspector G-ral, **N. Georgescu**
Inginer Inspector G-ral, **I. Ghica**
Avocat **C. Asvadurov**

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

BILANŢUL

Incheiat la 31 Martie 1943

Activ

1	Cassa . . . . . sold numerar		223.836
2	Depuneri CEC	343.931	
3	Efecte publice . val. n. lei 908.500	828.954	
4	Hârtie pentru revistă	485.472	1.658.357
5	Filiale Constanţa şi C. Albă . .		353.357
6	Filiale şi Căpităniі		329.376
7	Garanţie		805
8	Mobilier		1
	TOTAL		2.565.732

Conturi de ordine

9	Diverşi cu sume depuse în cont	8.299

Pasiv

1	Pentru încheiere - fondul de rezervă L. N. R.		1.658.357
2	Pentru încheiere - soldul conturilor filiale	329.376	
3	Pentru încheiere - soldul conturilor diverse	577.999	907.375
	TOTAL		2.565.732

Conturi de ordine

4	Diverşi cu sume depuse în cont	9.299

CONTUL DE PROFIT ŞI PIERDERI

Incheiat la 31 Martie 1943

Debit				Credit			
1	Salarii	945.000		1	Cotizaţii	117.207	
2	Luminat, încălzit, telefon, întreţinere	251.834		2	Calendarul 1943	22.641	
3	Diferenţă neacoperită la revistă .	235.548		3	Diverse	43.833	
4	Expediţii, furnituri, deplasări, încasat, diverse	383.815		4	Produsele L.N.R.	119.465	303.146
5	Conferinţe, deplasări, broşuri, etc.	416.418		5	Subvenţii şi donaţii		2.166.170
6	Premii p. lucr. marinăreşti, sport, înnot, culturale	114.746					
7	Constituirea bibliotecii, etc. . .	118.978	2.466.334				
8	Excedentul anului acesta		2.982				
	TOTAL		2.469.316		TOTAL		2.469.316

Preşedinte
Vice Amiral Adj.
N. PĂIŞ

Secretar General
Comandor
A. NEGULESCU

Verificat bilanţul şi contul de profit şi pierderi şi găsit conform cu registrul.

Cenzorii: Ing. Inspector general **N. Georgescu**
Ing. Inspector general **I. Ghica**
Avocat **Asvadurov C.**

Contabil, **N. Eanescu**

Activitatea filialelor

BRAŞOV.

Activitatea.

a) La 15/VIII s'a oficiat la sediul Filialei la Troiţa dela Poligonul de Tragere P.P. de sub Tâmpa o slujbă religioasă de preotul Popa Ion, la care a participat: Comandantul Gernizoanei Prefectul, Primarul, Comandanţi de unităţi din garnizoană sau delegaţi lor o parte din membri şi alţi invitaţi.

b) După oficierea slujbei religioase s'a deschis expoziţia organizată de Filială care a fost aranjată de membri juniori ai Filialei sub conducerea elevului **Solacolu Gh.**

Conferinţe:

Acţiunea marinei în răsboiul actual de Comd. **Popescu Deveselu,** ţinută în sala Cinematografului „Astra".

Marina Aviaţia şi omul: de inginer **N. Sacgiu.**

Marina şi Comerţul: de Comandor **I. Tănase.**

Aspecte ale Mări şi Viaţa Marinarilor: de Admiral **Negru.**

Ultimele trei conferinţe s'au ţinut în sala festivă a Liceului Dr. I. **Meşotă.**

Concursuri.

Un concurs de lucrări practice la care au fost prezente un număr de 5 pânze din care au fost premiate trei.

Un concurs literar ţinut cu şcolile primare iar împărţirea premiilor s'a făcut în cadrul unei serbări organizat de Inspectoratul Şcolar Judeţean.

Succesul foarte frumos.

Un concurs literar ţinut cu elevi şi elevele liceelor din localitate.

Idem un concurs de desen.

Pentru toate acestea s'au întocmit dări de seamă parţiale ce au fost trimise Centralei.

c) **Reprezentaţii cinematografice.** S'au ţinut săptămânal în sala de festivităţi a Uzinei I.A.R. până la data de 1.XII.942, dat când sala ne-a fost luată de „Muncă şi Lumină".

4. Pentru anul în curs se va repeta acelaşi program căutându-se a se complecta atât cât ne va fi posibil.

CALAFAT.

Cu toate evenimentele istorice şi criza din acest an, Filiala Ligei Navale Calafat şi-a continuat activitatea, mult mai bine ca în anul precedent, bine înţeles resimţindu-se în desvoltarea crescândă a membrilor înscrişi.

Transmitem şi pe această cale Centralei L.N.R. cele mai vii mulţumiri.

Totuşi această stare de lucruri a adus un plus asupra veniturilor Filialei Calafat.

Mai constatăm cu mulţumire că această Filială activitatea ce au depus-o personalul, Căpitănia Portului Calafat, unde Filiala îşi are sediul, cu toată criza de azi, a reuşit a obţine reînscrierea şi înscrieri de noi membri atât din oraşul Calafat, cât şi din alte localităţi din ţară, dela care s'a încasat cotizaţiile la zi.

Ca întotdeauna prima noastră datorie este de a ne îndrepta gândurile, la scumpi noştri ostaşi şi membri ai acestei Filiale, căzuţi pe câmpul de luptă bolşevic.

Scopul principal al Statutelor L.N.R., este de a face propagandă, a răspândi şi întreţine în populaţie, spiritul **Marinăresc** în masă, a celor ce iubesc **Dunărea, Marea** şi **Marina,** precum şi a dragostei **Sporturilor nautice,** dar nu le cunosc mai cu seamă **Tineretul.**

Filiala noastră are înscrişi, până în prezent membri majori un număr de 175, iar ca membrii juniori 15, în total 190 membri.

Dela aceşti membri sau încasat şi cheltuit sumele după cum urmează:

1. Incasări din exerciţiul 1942-43, din cotizaţii, carnete, insigne, reviste, plimbări cu bărcile filialei, vânzări de imprimate şi calendare lei 49,738.

2. Vărsaţi centralei din reviste, insigne, carnete şi din 1/3% fond de rezervă din 10% asupra sumei de lei 17,222.

3. Diurne, imprimate, fond de propagandă şi reparaţiuni la bărci lei 21.738.

4. Fond de excedent pe exerciţiul 1942-43 lei 1.975.

Total lei 49,738.

Sold din exerciţiul 1940-41 şi 1941-42 lei 5.566.

Sold din exerciţiul 1942-43 lei 1,975.

Total general lei 55,304.

Total general rămaşi în casa filialei lei 7,541.

CETATEA ALBĂ.

După o întrerupere de un an, Filiala L.N.R. Cetatea Albă, şi-a reînceput activitatea din nou, însă într'un mod cu totul redus din cauza situaţiei găsite la reîntoarcere.

Această Filială a luat fiinţă în anul 1934, din iniţiativa unui număr restrâns de amatori dornici de sportul pe apă, — şi mulţumită cărora sa ajuns ca, în anii următori Filiala să desvolte o activitate foarte intensă, ajungând ca, în anii 1939—1940 să aibă un număr foarte apreciabil de membrii, un inventar foarte bogat şi un număr foarte mare de ambarcaţiuni, cu rame şi cu vele cum şi o balenieră — vas şcoală pentru tineretul L.N.R., — amenajându-se deasemeni un dig din piatră, debarcader pentru acostarea ambarcaţiunilor, teren de sport şi o grădină pentru recreaţie.

La reocuparea Cetăţii Albe, din toate acestea nu s'a mai găsit aproape nimic, clădirea unde se organizau cele mai frumoase serbări marinăreşti a fost incendiată şi n'a mai rămas decât pereţii, întregul inventar a fost distrus, iar ambarcaţiunile dispărute, întrucât bolşevicii în retragerea lor n'au căutat decât să pustiiască şi să distrugă tot ce am lăsat noi aci la refugiul din Iunie 1940.

Odată cu retragerea lor, deasemeni au luat cu ei aproape toate ambarcaţiunile L.N.R. şi cele proprietatea membrilor, rămase aci iar cele cari n'au putut fi luate le-au dat foc.

Incă din toamna anului 1941, în urma delegaţiei primite dela Centrală s'a căutat să se dea de urma ambarcaţiunilor cari au mai rămas părăsite prin diferite porturi sau localităţi situate pe Limanul Nistrului, — astfel s'a dat de urma cutterului „Nimpha" care era aruncat pe malul limanului în dreptul localităţii Saba, cutterul „Naiada", a fost găsit la Ovidiopol, cutterul „Elena" la Calaglia, cutterul „Zephirul" la gara maritimă, şi câteva bărci cu rame au fost găsite şi acestea prin diferite locuri.

Toate aceste ambarcaţiuni au fost găsite într'o stare foarte rea, fără catarge, fără pânze, având numai cutiile şi astăzi necesită a li se face reparaţiuni radicale.

In ce priveşte cutterul „Naiada", a fost luat de către Prefectura jud. Ovidiopol şi transformat în şalupă, — s'au făcut toate demercurile necesare pentru a ni se restitui acest cutter, însă până în prezent n'am primit nici un răspuns cu privire la restituirea lui.

In acest an putem spune că n'am avut nici o activitate sportivă, în raport cu anii precedenţi, ci s'a căutat pe cât ne-a fost posibil să adunăm ce am mai găsit din inventarul filialei.

In vederea refacerei acoperişului clădirii, a debarcaderului şi reparatul ambarcaţiunilor s'a solicitat dela Centrală un ajutor bănesc cari ni s'a acordat sub formă de împrumut suma de 10.000 lei, şi ni s'a restituit fondul acestei filiale de 100.000 lei, dat tot de către Centrala L.N.R. în scopul construirii unui palat al Ligei Navale Române în localitate.

Cu sumele de mai sus împreună, cu excedentul rămas din veniturile Filialei pe anul 1942, cu ce vom mai putea realiza în cursul verii, având şi ceva lemnărie primită dela Bugaz, vom căuta să acoperim clădirea din port, reparând totodată digul şi debarcaderul pentru acostarea ambarcaţiunilor, deasemeni vom căuta să reparăm cel puţin o parte din ambarcaţiuni pentru a le pune în stare de funcţionare şi a le lansa pe apă în vara anului acesta.

Filiala este condusă de un comitet compusă din:

Preşedinte: D-l Locot.-Colonel Gheţaru Nicolae.

Vice-Preşedinte: D-l Dimitrie Nimereanu Procuror Tribunalul Cetatea Albă.

Secretar: D-l Constantin Ungureanu Prim-Grefier Tribunalul Cetatea Albă.

Casier: D-l Ilie Andronic adj.-grefier Tribunalul Cetatea Albă. şi D-l Maior Negulescu Const.

Membrii D-nii: Inginer Mircea Constantinescu Dir. Hidraulică Cetatea Albă, Emanoil Patrichi Căpitanul Portului Cetatea Albă.

Comisia de cenzori D-nii: Ion Vulpescu Ad-tor Distribuţia Cetatea Albă, Graţian Mărcuş Prim Secretar Camera Comerţ şi Ind. Cetatea Albă, Căpitan Ochişor Alexandru.

Supleanţi D-nii: Marcu Ad-tor Spitalului Central Cetatea Albă, Dumitru Croitoru Comerciant Cetatea Albă, Atanasie Stamatopol S. Comisar Poliţia Or. Cetatea Albă.

Acest comitet a fost propus provizoriu pentru acest an şi confirmat de către centrală, urmând ca anul acesta să se facă alegerea comitetului pe 3 ani, conform art. 56 din statut, de către adunarea regională.

In cursul anului comitetul a ţinut un număr de şedinţe ocupându-se cu rezolvarea chestiunilor ce privea activitatea acestei filiale.

Veniturile filialei au fost numai din cotizaţii încasate dela membri şi din donaţii ce sau strâns cu ocazia serbării „Patronului Marinei".

Ziua Patronului Marinei a fost sărbătorită în portul Cetatea Albă într'un cadru foarte solemn, serbarea fiind organizată în portul militar la debarcaderul Nr. 1.

Din numărul foarte mare de ambarcaţiuni pe care le poseda filiala noastră şi membrii L.N.R., anul acesta n'au fost lansate pe apă decât două cuttere şi anume cutterul „Lasaloma" propr. Maior Negulescu C. şi cutterul „Dora" propr. D-lui Inginer Mircea Constantinescu dela Serv. Hidraulic.

Păşim în anul care vine cu încrederea că, în curând vom avea aceiaşi activitate frumoasă pe care o aveam în trecut.

Bugetul anului 1943/1944, este întocmit pentru suma de lei 177.152 având ca bază realizările făcute în anul 1942, în care intră şi suma de 100.000 lei, dată de centrala L.N.R. căruia mulţumim pentru tot concursul pe care ni l-a dat în toate ocaziunile.

CONSTANŢA

In actuala situaţie de război activitatea Filialei L.N.R. Constanţa a fost redusă, ea limitându-se la distribuirea revistelor şi încasarea cotizaţiilor d-lor membrii ai filialei.

Ziua Marinei nu s'a putut serba ca în anii anteriori cu fastul cuvenit totul rezumându-se la un program sobru impus de situaţia actuală care a constat din oficierea de slujbe religioase la toate bisericile din localitate pentru pomenirea Eroilor Marinei morţi în războaele: 1913—1916—1920 şi acelora din actualul război.

La serviciul religios dela Catedrală au participat membrii autorităţilor locale.

Ca mijloc de propagandă şi colectare de fonduri, anul acesta filiala cu concursul Centralei a rulat în localitate filmele:

— O călătorie dificilă.

— Răsboiul anti-bolşevic (Jurnale de răsboiu) la care au participat elevii şcoalelor primare, secundare, premilitarii, extra-şcolarii şi funcţionarii dela D.P.M.

Rezultatul material a constat dintr'un beneficiu net de lei 6.555 (Şase mii cinci sute cincizeci şi cinci) care s'a făcut venit asupra Filialei Constanţa.

Incasările prevăzute prin buget din cotizaţii şi abonamente la revista Marea Noastră s'au soldat cu un beneficiu de lei 12.449 (douăsprezece mii patru sute patruzeci şi nouă) faţă de prevederi.

Mobilierul Filialei este utilizat: parte la Cartierul Diviziei de Mare conform aprobării date de Centrala L.N.R. încă de anul trecut, parte în localul Regele Carol I (Hotel Carol) unde funcţionează Filiala noastră.

Filiala dispunând de un număr mai mare de reviste şi conferinţe tipărite de Centrală rămase economie din anii trecuţi, ele au fost donate echipajiilor dela nave şi elevilor Şcoalei de Specialităţi.

ISMAIL.

In urma convocării ce a avut loc la Prefectura Judeţului în ziua de 8 August 1942, d-nii şefi ai autorităţiţlor civile şi militare şi alte persoane au hotărît reînfiinţarea filialei L.N.R. Ismail pe această dată, având preşedinte pe dl Colonel Sergiu Atanasiu

prefectul judeţului, după care s'a procedat la alegerea comitetului local, conform statutului L.N.R., urmând a se interveni pentru aprobarea Centralei.

Totodată s'a stabilit programul pentru serbarea de Ziua Marinei ce se ţine la 15 August Sf-ta Maria.

Centrala L.N.R. cu adresa Nr. 1036/942 ne face cunoscută aprobarea reînfiinţarea şi funcţionarea filialei, făcându-ne şi frumoase urări. Totodată ni se aduc mulţumiri pentru buna răuşită a serbării de Ziua Marinei ce mai târziu a fost publicată în revista marinei.

Cu adresa Nr. 1260/942 Centrala ne aduce mulţumiri pentru activitatea ce desfăşurăm având până la data de 28 Sept. 1942 înscrişi 149 membri majori şi 3 juniori. După această dată şi până la finele anului filiala a ajuns să aibă 170 membri majori şi 3 juniori.

Serbarea de Ziua Marinei, a avut o perfectă reuşită având concursul autorităţilor locale, armata, clerul, ad-ţia financiară, legiunea de jandarmi, etc. După oficierea serviciului religios de un sobor de preoţi în frunte cu P.S.Sa Episcop Policarp s'au pomenit eroi marinari în care timp pe Dunăre s'a lansat o ancoră, de flori naturale donată de dl Primar al oraşului Ismail. Au ţinut cuvântări în legătură cu marina şi însemnătatea zilei dl Prefect Colonel Sergiu Atanasiu, P.S.Sa Episcop Policarp şi dl Primar dr. N. Petrescu-Nika. Au urmat concursuri marinăreşti cu premii, după care serbarea a luat sfârşit.

La 16-12-1942 dl Apostol Culea din Centrala L.N.R. a ţinut o conferinţă în sala căminului cultural Ismail organizată de această filială având ca subiect; Călătorii străini despre Românii dela Dunăre şi Mare.

S'au făcut propagandă prin rularea unui film marinăresc obţinut prin filiala L.N.R. Tulcea şi distribuirea revistelor şi calendarelor L.N.R.

In anul 1943 vom căuta să facem o cât mai intensă propagandă pentru înscrieri de membri deşi vom avea greutăţi prin majorarea cotizaţiilor la cei 500 pentru membri majori şi vom interveni la Centrala L.N.R. să ne pună la dispoziţie filme cinematografice cu subiect marinăresc servind atât pentru propagandă cât şi pentru mărirea fondurilor acestei filiale.

Prezentăm d-lor membri contul de gestiune pe anul 1942 şi proectul de buget pe anul 1943 în sumă de lei 88.416 întocmit pe baza încasărilor ce eventual s'ar realiza şi pentru care apelăm la bunele dvs sentimente.

TULCEA.

Activitatea filialei în acest an după 11 ani de înfiinţarea ei la Tulcea expunem adunări generale propaganda şi activitatea ei pe anul 1942.

Numărul membrilor în acest an faţă de cel din anul trecut se menţine bugetul de venituri fiind de lei 29.880. Ambarcaţiunile filialei din lipsă de fonduri nu au putut fi reparate spre a fi puse în stare de funcţiune.

Ziua apelor nu s'a serbat.

Ziua de 15 August 1942 ziua marinei sa serbat cu deosebit fost pentru faptele de vitejie ale marinei noastre.

In anul ce vine 1943 se va căuta a se face o intensă propagandă pentru înscrieri de noi membri şi intervenirea la centrală de a ne pune la dispoziţie filme cu subiect marinăresc, pentru mărirea fondurilor filialei, spre a se putea face reparaţiile ambarcaţiunilor filialei.

Prezentăm d-lor membrii contul de gestiune pe anul 1942 şi proectul de buget al filialei pe anul 1943 în sumă de lei 46.000 care este făcut pe baza încasărilor ce eventual s'ar realiza.

Aducem mulţumiri comitetului de conducere şi membrilor devotaţi ai acestei filiale.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35

Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

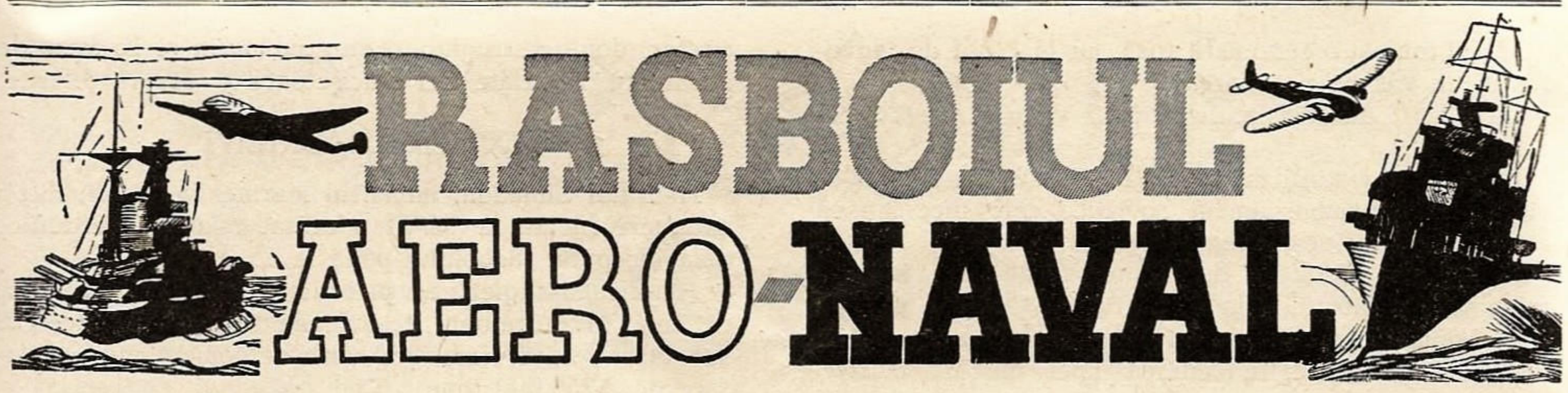
ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automofoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.



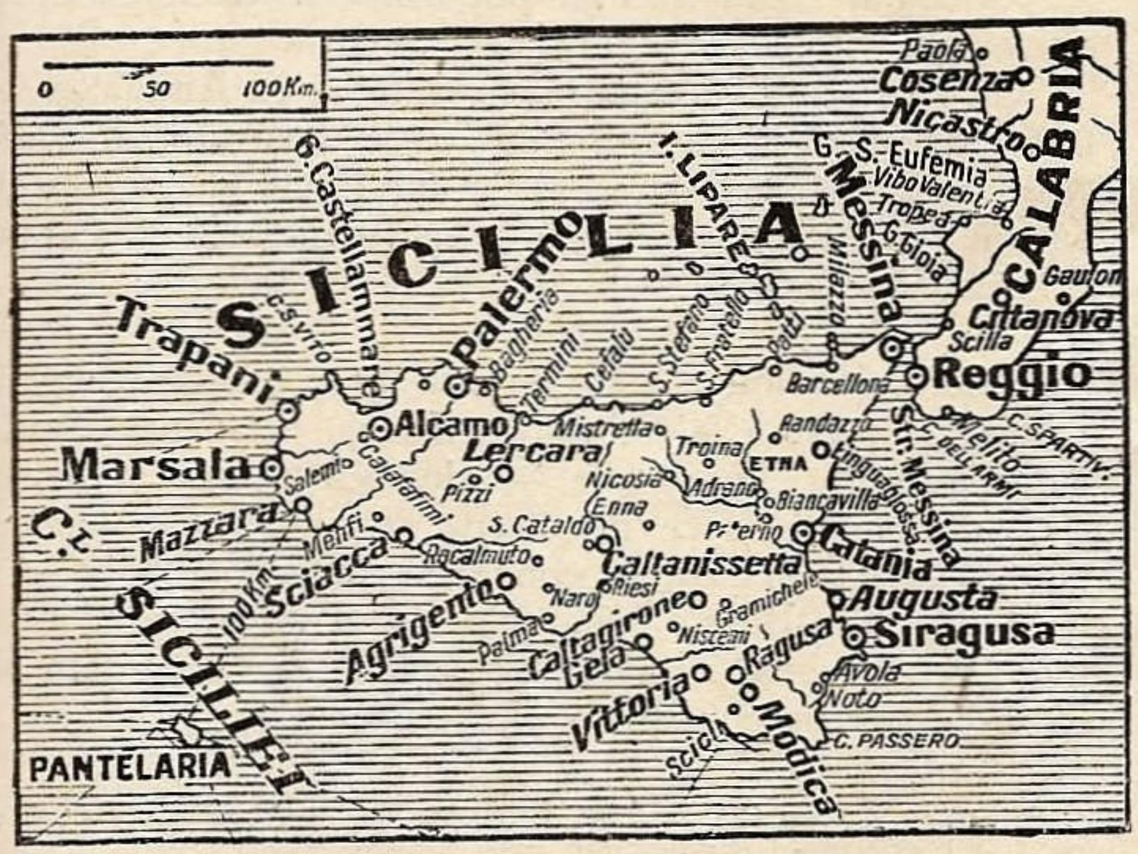
1 Iunie — *31 Iulie*

Un interval care părea la început a fi lipsit de acţiune, dar care în a doua jumătate a lunii Iulie, a înregistrat evenimente surprinzătoare, cu mari repercuţiuni militare şi politice: debarcarea trupelor A. B. C. (americano-britanice-canadiene), în Sicilia şi desfiinţarea fascismului în Italia.

Vom schimba ordinea obişnuită a cronicelor, începând cu desfăşurarea evenimentelor din

MEDITERANA

După cucerirea întregului teritoriu Nord-African, anglo-americanii tind a deveni stăpâni pe Mediterana, punând mâna în special pe toate insulele care între Tunis-Bizerta şi Sicilia comandă, — şi deci stăpânesc, — trecerea prin aşa zisul canal Sicilian.



Teatrul de operaţii din Sicilia.

Inceputul a fost făcut cu micile insule: *Lampeduza,* bombardată intens de aviaţie şi nave; după încercări de debarcare la 5.VI., a fost cucerită la 8.VI; *Linoza* cucerită la 10.VI şi *Panteleria,* bombardamentele începând la 9.VI. Garnizoana a refuzat îndemnurile de capitulare, până la 12.VI, când, din cauza lipsei de apă, a fost nevoită să cedeze.

După cucerirea insuliţelor şi o puternică pregătire aeriană şi navală, forţele anglo-americane au reuşit să debarce în Sicilia, la 10.VII, alegând colţul de Sud-Est în jurul capului Pasaro, între Augusta, Siracuza şi Gela. Cu toate pierderile provocate de aviaţia germano-italiană şi vedetele rapide, care turbură legătura pe apă forţele atacatoare au sporit continuu. Pe aripa dreaptă, nu au reuşit a trece de câmpia Cataniei, în schimb înaintarea a progresat la West şi Nord unde oraşele Agrigento, Piazzo Armerino, Caltanisetta şi Enna au fost evacuate la 20 VII.

La 24.VII trupe americane au debarcat în partea de Nord-West a insulei, ocupând marele port Palermo. De aci ocupanţii caută a se lăsa spre Sud, unde au ocupat Marsala la 27.VII, Trapani la 28.VII şi spre Răsărit, spre a ajunge la Messina, spre a se întâlni cu forţele ţinute în loc de apărarea germană la Catania. La 29.VII linia de încercuire spre Vest era Cefalo-Leonforte.

RUSIA

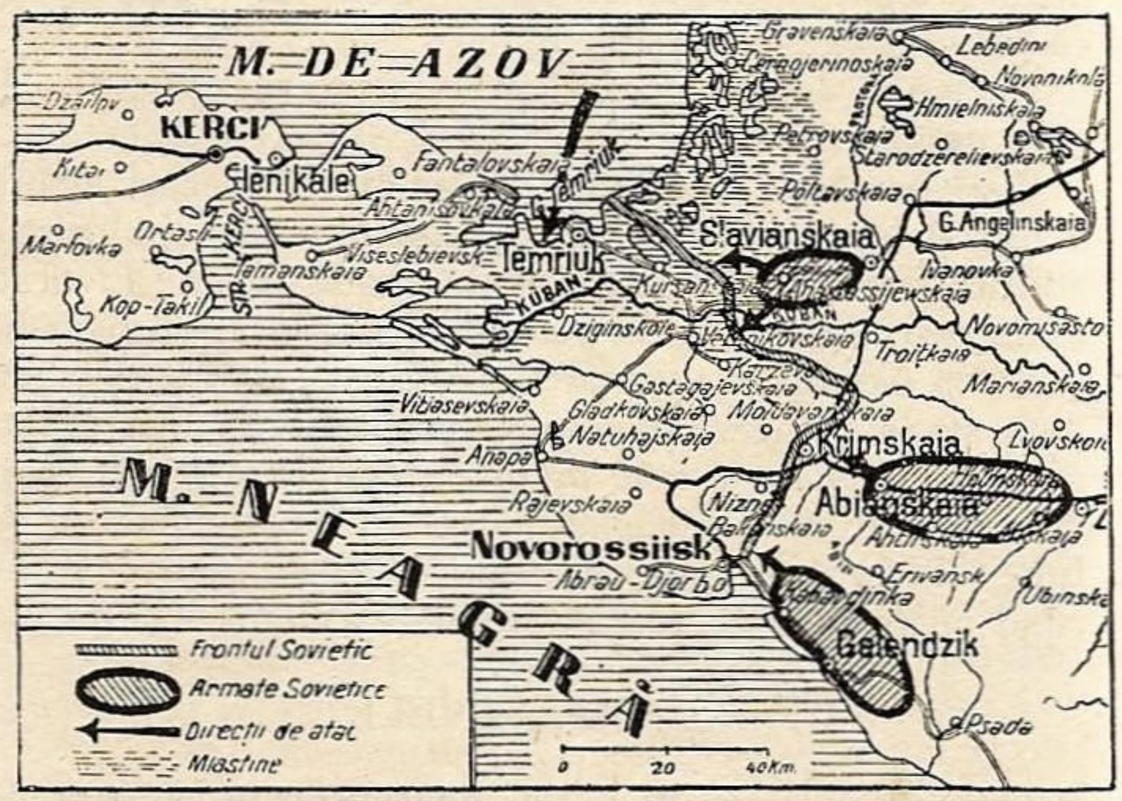
Bănuind o slăbire a forţelor germane şi căutând a pune mâna de frumoasa recoltă din Ucraina, bolşevicii au trecut la ofensivă dela Kuban, până la Leningrad, care s'a prăbuşit cu colosale pierderi.

Astfel, între 1—4.VI. bolşevicii au reluat atacurile în regiunea Krimskaia ,cu acelaşi rezultat, — înfrângere şi pierderi :120 tancuri, 104 avioane, tunuri etc... 87 vase de debarcare scufundate sau avariate.

La 13.VI forţe navale germane a atacat portul Ahtari din Marea Neagră.

La 14.VI atacurile bolşevice au reînceput, cu acelaşi rezultat negativ.

La 19.VI alt atac dat la Nord şi respins. In Marea de Azov ciocnire între navele germane şi cele ruseşti, care au fost puse pe fugă.



Operaţiile în jurul Kubanului.

Aviaţia română a pricinuit mari pierderi concentrărilor de trupe sovietice dela est de Krupinskaia.

La 20.VI a fost bombardat portul Jeisk din Marea de Azov.

La 26.VI au fost bombardate porturile Tuapse şi Ghelengic. Un grup de şoc românesc a pătruns în poziţiile sovietice, pe care le-a curăţat.

La 30.VI submarine germane au scufundat două vase

de 2000 tone şi o canonieră rusă, iar la Nord de Novorosisk un vas de patrulare.

La 7.VII. au fost scufundate 3 vapoare de comerţ escortate.

La 8.VII aviatorii de vânătoare români au isgonit avioanele de bombardament sovietice care încercau să atace un convoi pe Marea Neagră.

La 27.VII vânătorii de munte români au recucerit toate vechile poziţii dela Nord de Novorosisk.

In regiunea Orel începând dela 10.VI, ruşii par a-şi intensifica atacurile, în vederea unei mişcări masive. Toate repetatele atacuri au fost respinse.

La 16, 18, 20 Iunie Leningradul a fost ţinta unui intens bombardament de artilerie.

Pe Volga au fost scufundate mai multe cargoboturi de mare tonaj.

In regiunea Orel-Bielgorod-Kursk, trupele axei după ce au înfrânt avântul sovietic, a trecut la contra-ofensivă la 7.VII, câştigând teren şi provocând mari pierderi inamicului, — sute şi mii de tancuri şi avioane, zeci de mii de oameni. Astfel numai la 8.VII, sovieticii au perdut 400 tancuri şi 193 avioane. Ofensiva, după ce a măcinat forţele duşmane, s'a oprit în Iulie, fără ca luptele să fi încetat, deşi violenţa lor a scăzut, afară de regiunea Orel, unde îşi menţin caracterul. La 26.VII oraşul Orel era direct ameninţat dela Nord, Est şi Sud.

In noaptea de 19—20 Iulie ruşii au încercat o debarcare pe coasta de Nord a Norvegiei la Vardoe, dar fără rezultat, trupele de invazie fiind repede lichidate.

AVIAŢIA

Lupta pentru stăpânirea aerului a fost foarte încordată în acest interval, subordonând chiar supremaţia mării. Pe frontul de răsărit ea a anihilat multe atacuri înainte de a se pronunţa, prin bombardarea zonelor din spatele frontului ; pe frontul de Vest ea a atacat violent centrele de producţie atât din Anglia cât şi din Germania, spre a slăbi aprovizionarea fronturilor ; pe frontul Mediteranian, combinată cu marina, a uşurat debarcarea din Sicilia şi operaţiile de reîmprospătare în oameni şi materiale ; în extremul orient am putea spune că rolul ei este covârşitor.

De aci şi marile pierderi în avioane, cari se ridică la sute pe zi.

Dar, pe lângă operaţiile pur militare, aceeaşi aviaţie a dus şi lupta nervilor contra populaţiei. Oraşul Creuzot din Franţa a fost complet distrus la 19.VI ; Livorno, Hamburg, de asemenea, cu distrugerea a numeroase biserici şi monumente de artă. In Grecia a fost bombardată staţia balneară Falero şi insula Creta. Dar ceeace a adus indignarea atât în ţările beligerante, cât şi în cele neutre ,a fost bombardarea Romei în ziua de 18 Iulie, distrugând istorica biserică San Lorenzo şi făcând numeroase victime în populaţie.

SUBMARINELE

Deşi acţiunile acestora s'au concentrat în Mediterana, totuşi ele nu au fost oprite nici în oceane. Astfel la 14.VI, un hidroavion a torpilat în oceanul Indian două vase americane.

La 10.VII submarine germane au scufundat pe lângă coasta Braziliei şi în Atlantic 8 vase de 51.000 tone, la 12.VII alte 6 vase de 42.000 tone. Iar în luna Iunie tonajul dat la fund se ridica la 340.000 tone.

Bilanţul pierderilor anglo - americane în luna Iunie este următorul : 31 vase reprezentând 140.0000 tone. — din care 107.000 au fost victimele submarinelor ; un crucişetor, două distrugătoare, un submarin şi 16 vase de debarcare. Avariate trei crucişetoare şi alte 18 diferite.

EXTREMUL ORIENT

Amiralul Shimada, ministrul marinei japoneze, într'o expunere făcută la 16.VI a arătat bilanţul pierderilor dela începutul războiului până la 15 Iunie.

Americano-englezii au pierdut 5214 avioane, 13 vase de linie, 11 purtătoare de avioane, 55 crucişetoare, 128 submarine, 69 diverse, 369 vase de comerţ cu o deplasare de 2.250.000 tone.

Japonezii la rândul lor au pierdut : 878 avioane, un vas de linie, 3 purtătoare de avioane, 3 crucişetoare, 19 distrugătoare, 12 submarine, 12 diferite şi 90 vase de transport, cu o deplasare de 352.00 0tone.

La I.VII americanii au debarcat pe insula Rendova (Arhipelagul Solomon), pierzând în timpul operaţiilor şase vase de transport, trei crucişetoare şi un distrugător.

Până la 5.VII au mai fost scufundate 2 crucişetoare, 5 distrugătoare, un torpilor, 18 vase de comerţ, iar avariate două crucişetoare, 2 torpiloare şi un vas de transport, plus 128 avioane.

La 28.VII. japonezii au scufundat un crucişetor american lângă insula Solomon.

DIPLOMAŢIA

Turcia, prin glasul d-lui Inonu, s'a declarat pentru continuarea stării de neutraltiate.

La 16.VI d. Saracioglu la închiderea marelui congres al partidului republican al poporului, a declarat între altele :

„Cu Rusia suntem legaţi prin tratate ; cu Anglia avem tratat de alianţă ; cu Germania avem un tratat de amiciţie. Socotim că acest război e un flagel şi credem că oamenii pot să se înţeleagă şi să se unească în cursul existenţii lor.

*

Generalul polonez Sikorski şi-a găsit moartea într'un accident de avion la Gibraltar. Simplu accident? Suprimare aranjată ?Nu se ştie, — moartea lui însă şi dispariţia documentelor ce le poseda, a pus cap polemicei polono-sovietice, care nu convenea, puterilor aliate.

D. Chandra Bose a constituit un guvern provizoriu indian şi e pe cale a întocmi o armată indiană, gata să lupte pentru independenţa patriei sale.

*

Insula Martinica a fost înglobată în sfera de acţiune De Gaule—Giraud.

*

La 11.VII Preşedintele Roosevelt a trimis Papei un mesagiu. Cuprinsul lui ca şi al răspunsului sunt bine-înţeles necunoscute.

*

La 19 Iulie a avut loc o întrevedere între Duce şi Fuhrer, discutându-se chestiuni de ordin militar.

La 25 Iulie Ducele Mussolini a demisionat. M. S. Regele Italiei a preluat comanda tuturor trupelor de uscat, de pe ape şi din aer, iar prim ministru a fost numit Mareşalul Badoglio. Partidele politice au fost desfiinţate, începând cu cel fascist. Toată Italia s'a grupat în jurul coroanei spre a feri pământul ţării de invazie şi ocupaţie. Vaticanul pare a fi centrul discuţiilor diplomatice, întrucât acolo se găsesc ambasadorii tuturor naţiunilor beligerante şi neutre.

CRONICAR

Războiul submarin

de Comandorul ION TANASE

In războiul de acum, submarinul este luptătorul de căpetenie din Oceanul Atlantic cum de altfel a fost şi în războiul trecut, deşi Germania avea atunci o flotă destul de puternică.

Atunci submarinul pleca din porturile germane aflate în fundul Golfului German. Până să ajungă la apele largi oceanice avea de străbătut o distanţă de 800 la 1.300 mile marine. Golful German fusese închis de către englezi printr'un larg baraj de mine aşa că eşirile şi intrările submarinelor din marea nordului se făceau numai cu ajutorul curăţitoarelor de mine care la rândul lor trebuiau şi ele apărate de către navele uşoare şi grele de suprafaţă. In felul acesta Flota Germană în loc să lupte cot la cot cu submarinul făcea numai un serviciu de mâna a doua.

Câmpul de lucru al submarinelor era în apele din jurul insulelor Marei Britanii şi era împărţit în trei părţi: coasta de răsărit, coasta de apus şi Canalul Mânecii. Incetul cu încetul în Canalul Mânecii şi pe coasta de răsărit mijloacele de apărare s'au înmulţit aşa de mult, încât a rămas pentru submarin numai coasta de apus. Afară de câteva încercări în apele americane, înainte de intrarea Americii în războiu şi în apele de miază-noapte al Atlanticului pe drumurile către Rusia, submarinele au lucrat numai în apele apropiate de coasta britanică. Deaceia şi apărarea a fost mai uşoară. Ele pierdeau câteva sute de mile din raza lor de acţiune numai din cauza depărtărei bazelor lor, de drumurile oceanice, unde se aflau drumurile maritime britanice de viaţă şi de moarte. Baza de submarine de pe coastele Flandrei apropiată cu cca. 200 mile de apele engleze, nu a ajutat mult pentrucă: întâi această bază era numai o bază de reaprovizionare unde nu se putea face reparaţiuni însemnate şi apoi în Canalul Mânecei, începând din primăvara 1915 apărarea a fost atât de desvoltată încât submarinele nu au mai fost trimise pe acolo ci, pentru a ajunge pe coastă de apus a Angliei, ocoleau Scoţia.

Aliaţii şi mai cu deosebire Anglia au putut uşor să organizeze apărarea contra submarinelor pentrucă:

Flota germană nu a ocupat prin operaţiuni de larg Flota Engleză şi aceasta a putut să dea mijloacele trebuitoare apărării contra submarinelor.

Cele două maluri ale Canalului Mânecei era în stăpânirea aliaţilor şi deci închiderea acestui canal pentru submarine şi ţinerea lui deschisă pentru navele de războiu şi mai ales comerciale aliate a fost astfel cu putinţă şi uşoară.

Atacul submarinelor se dădea în apropierea coastelor engleze şi deci s'au putut folosi pentru apărare nave uşoare, uşor de construit în număr mare şi în timp scurt.

Canalul Mânecii închis şi coasta de răsărit a Angliei uşor de îngrădit pentru submarine prin baraje, deoarece fundurile erau bune pentru folosirea de mine în mare măsură, regiunea unde puteau să lucreze submarinele se reducea la apele din apropierea coastei de apus ale insulei britanice. Prin aceasta mijloacele trebuitoare apărărei erau mai puţine decât ar fi trebuit să fie dacă toată coasta insulelor britanice ar fi fost liberă pentru atacul submarinelor.

Şi cu toate acestea Anglia a folosit 3.000 nave pentru această apărare.

La începutul războiului actual situaţia strategică a fost întocmai aceiaşi ca şi în războiul trecut. Submarinele plecau la acţiune tot din Golful German. Schimbarea era numai în faptul că, şi aceasta a fost schimbarea hotărîtoare, conducerea războiului german a învăţat să ducă războiul submarin şi a ştiut ce vrea.

Războiul submarin este războiu naval şi unul din factorii de căpetenie al războiului naval este punctul de sprijin. Cu cât punctul de sprijin este mai bine aşezat faţă de drumul maritim ce trebue atacat, cu atât forţa navală va avea, în luptele ce duce, sorţi mai mulţi de isbândă.

In anul 1926. dl V'amiral Wegener a făcut un memoriu care mai târziu s'a şi publicat, în care a arătat cum trebuia condusă de către germani strategia navală a micului războiu mondial. Domnia sa a arătat că înainte de a se fi început lupta Flotei Germane cu Flota Engleză ar fi trebuit asigurate punctele de sprijin, atât în miazănoapte pe coasta Norvegiei cât şi spre apus pe coasta Atlantică a Franţei. A avut norocul că foarte repede faptele să dea dreptate părerilor d-sale.

La începutul primăverei 1940 Germania pune stăpânire pe coasta norvegiană, iar la sfârşitul ei pe coasta atlantică a Franţei precum şi pe malul francez al Canalului Mânecei. Forţele navale germane şi mai cu osebire submarinele au acum puncte de sprijin atât în apropierea drumurilor oceanice engleze. Aceste puncte de sprijin sunt acum cu atât mai folositoare, cu cât aviaţia, mina şi nava mică de suprafaţă pot să ţină sub ochi şi să închidă mai uşor atât poarta din miazănoapte în jurul Scoţiei, cât şi ceà din miazăzi prin Canalul Mânecei pe unde ar fi trebuit să iasă şi să intre din Golful German submarinele germane spre drumurile oceanice ale luntrirei engleze.

Plecând din punctele de sprijin de pe coasta Golfului Biscaia submarinul poate să folosească cele 1.300 mile ce le pierde prin ocolul în jurul Scoţiei pentru a pătrunde mai în spre largul oceanului şi deci să scape de necazurile ce i le pot pricinui aviaţia dela coastă şi micile nave vânătoare.

El poate acum să se avânte şi mai mult deoarece technica ia dat şi folosirea unei raze de acţiune mai mare, iar conducerea războiului submarin i-a dat baza plutitoare.

Faptul că la începutul războiului situaţia strategică era identică cu cea din războiul trecut, la care se mai adaugă şi micimea Flotei Germane, de câteva ori mai mică decât în 1914, au dat credinţa aliaţilor că vor puputea organiza repede apărarea şi deci spulberarea armei submarine germane. Numărul mic de distrugătoare ce-l aveau nu le dădea griji prea mari, deoarece puteau acum să împlinească lipsa prin aeroplane.

Dar iată că submarinul numai atacă aproape de coastele Angliei ci încrucişează cât mai departe de prinsoarea apărărei care nu poate să se depărteze mult de uscat, la largul oceanului poate să lucreze mai în voe. Strânsoarea submarinului se face din ce în ce mai grea cu toate că faptul nevoiei de a ţine seama de neutrii, unii dintre ei chiar puternici, îl stânjenea bine. Submarinul atacă cum îi vine mai bine, când drumurile ce vin din America de Nord prin partea de sus a Atlanticului, când drumurile ce vin prin apropierea A-

zorelor şi Canarelor din spre Africa sau America de Sud, când drumurile ce vin dinspre Indiile Asiatice sau Pacific şi din Mediterana prin strâmtoarea Gibraltar. Acum toate drumurile pe apă ale Angliei stau sub ameninţarea de moarte a submarinelor. John Bull cere ajutor Unchiului Sam.

Convoiul care a scăpat Anglia de înfrângere în 1918, are nevoie numaidecât de distrugătoare. Ca orice unchiu iubitor îi dă repede 50 de bucăţi din sărăcia lui, ce-i drept cam vechiu, dar destul de bune, iar pentru a-i arăta încrederea sa îi cere în păstrare câteva nimicuri de insule şi puncte de sprijin pe care tot nu poate să le apere aşa de bine, deoarece sunt cam departe şi cum se află aproape de unchiu tot ar fi mai bine să aibe dumnealui grijă de ele vreo 99 ani. Cu tot acest ajutor, strânsoarea submarinului se măreşte din ce în ce. Unchiul Sam este nevoit să dea noi ajutoare lui John Bull: legea de împrumut şi închiriere, libertatea navelor de comerţ americane să intre în zona de răsboi, ordin Flotei Americane să apere în zona porturile americane spre Anglia. Unchiul Sam tot dând ajutor se înflăcărează din ce în ce, până intră şi el în hora răsboiului.

Acum pentru submarin sarcina devine mult mai uşoară. Are libertate să atace fără cercetare orice convoi şi orice navă de pe drumurile oceanice americane şi engleze.

Drumul ce se ridică dinspre gurile La Platei spre coastele Federaţiei Statelor Americane sau se abate spre insulele Azore, drumul ce ridică dela Capul Bunei Speranţe deadreptul sau şerpuind coasta dinspre apus a Africei până la insulele Canare ca apoi să se îndrepte spre Gibraltar sau coastele Angliei, drumul ce pleacă din marea străjuită de insulele Antile, numită şi Marea Caraibelor, pentru a se ridică spre Florida sau pentru a se îndrepta deacurmezişul Atlanticului spre a se opri pe coastele Angliei sau coastele Africei, drumul ce urcă dealungul malurilor străjuite de statuia libertăţei spre Labrador pentru a trece deadreptul spre insulele britanice sau a ocoli puţin prin Groenlanda şi Islanda pentru a ajunge sau în Scoţia sau a purcede mai departe spre Marea Albă, pentru a aproviziona şi pe tovarăşul roşu, toate sunt acum la îndemâna submarinului. Aproape că se zăpăceşte, nici nu mai ştie pe care să-l aleagă mai întâiu astăzi loveşte într'o parte, ca îndată ce duşmanul a prins de veste şi începe să aducă mijloace de apărare acolo, să se ducă hăt departe, pentru a lovi mai în voe. Şi abia când află de noile isprăvi ale submarinului anglo-saxonii se grăbesc să ducă şi acolo mijloace de apărare. Dacă 1914—1918 pentru apărarea coastelor Angliei a fost nevoie de 3.000 de nave uşoare, poate socoti oricine de ce mijloace nemaipomenite este nevoie pentru a apăra coastele Angliei, Americei, Africei şi cele 80.000 de mile marine de drumuri maritime. O mică economie s'a putut face înlocuindu-se în parte unele plutitoare cu avioane şi hidroavioane. Dar acest joc de-a v'aţi ascunselea ce nu mai conteneşte, secătueşte de vlagă forţele navale anglo-americane şi în fiecare lună se duc la fund vapoare de comerţ pline şi goale. Până acum s'au dus la fund aproape jumătate din vapoarele ce se aflau în lume la începutul răsboiului. Cei ce duc răsboiul pe uscat şi îşi aduc mijloacele de luptă pe uscat nu simt lipsa acestei jumătăţi din tonajul lumei, dar cei ce trebue să aducă cele trebuitoare atât răsboiului cât şi traiului de toate zilele pe apă simt amar această lipsă de 30.000 milioane tone.

Unchiul Sam ar fi putut să ajute mult mai uşor şi mai bine pe John Bull dacă stătea cuminte deoparte de hora răsboiului şi trimitea hrană şi cele trebuitoare pe nave apărate de pavilionul înstelat şi păzite la nevoie de unităţile flotei U.S.A. până soseau în Anglia. Ca cel mai puternic neutru ar fi adus o mare stânjenire răsboiului submarin. Câştigul pentru tovărăşia cu Anglia şi chiar cu U.R.S.S. din miazănoapte ar fi fost mai mare decât dând la o parte pavăza neutralităţei şi deschizând larg porţile pentruca torpilele submarinelor germane să ajungă la vapoarele tovărăşiei. Trebue să fi fost fapte pe care nu le cunoaştem acum, de a lucrat aşa. S'au că nevoia englezului a fost aşa de mare că nu se putea altfel, sau că a căzut în prevederile zicalei româneşti că lăcomia pierde omenia şi orbit de strălucirea moştenirei engleze şi a coloniilor africane ale Franţei, Unchiul Sam a lăsat vrabia din mână pentru cioara de pe continentul negru.

Pentru a mări pe cât mai mult cu putinţă apărarea convoaielor, drumurile acestora au fost abătute cât mai mult spre coastă. Aşa drumul dinspre America de Nord spre Anglia a fost apropiat de coasta Americei şi în loc de a se îndrepta deadreptul spre coastele britanice se îndreaptă întâiu spre miazănoapte, spre Groenlanda, merge o bucată de vreme dealungul coastei acestei insule, apoi se lasă spre Islanda ca de aci să se îndrepte spre porturile englezeşti sau să purceadă mai departe prin Marea Albă spre porturile sovietice.

Se face un mic ocol dar drumul se face sub scutul mijloacelor de apărare, avioane şi nave uşoare, preşărate dealungul coastelor apropiate.

Pentru apărarea drumului Africei, America ocupă republica neagră Liberia şi mai târziu prin ajutorul francezilor dezidenţi mult vorbitul Dakar.

Pentru drumul Mediteranei anglo-americanii au ocupat Marocul şi Algeria, lupta din Africa de miazănoapte nu este altceva decât lupta pentru puncte de sprijin de viaţă şi de moarte pentru acest drum.

Pentru apărarea drumului Indiilor Răsăritene în jurul Capului Bunei Speranţe şi drumului de aprovizionare prin canalul Suezului, Anglia şi-a călcat omenia şi a pornit cu arma contra coloniei franceze Madagascar.

Pentru apărarea drumurilor Americei de Sud de pe coasta de răsărit şi de apus s'a târât sau se încearcă să se târască în răsboiu republicile latine americane, Germania lipsită de baze îndepărtate pentru submarinele sale a împlinit această lipsă prin baze plutitoare submarine. Acestea sunt submarinele mari care au la bord combustibil, muniţiuni, torpile, apă, hrană şi cele trebuitoare submarinelor. La intrarea Americei în răsboiu nu s'a ştiut nimic despre aceste baze deaceia chiar navigaţia americană şi aliată a avut de suferit mari şi dureroase pierderi în Marea Caraibelor pe drumul Americei de Sud şi drumul Capului.

A trebuit să treacă aproape un an până când aliaţi, după ce învinuise toate insulele şi micile state din apropiere de înţelegere cu Axa de a pune la îndemâna submarinelor baze de aprovizionare, să afle taina.

Astăzi nici o depărtare nu mai opreşte submarinul. Submarinele din Atlantic dau lovituri în apele Oceanului Indian în timp ce submarinele Imperiului Soarelui Răsare vin şi lovesc în Oceanul Atlantic.

Constanța

Constanță, ești perlă de mare-aruncată
In colțul de țară ce-l mai senin,
Unde iubirea-i de valuri cântată
Și noaptea ghitări obosite suspin.

Constanță, ai colburi de flori parfumate,
Și maluri cu raze de soare 'nclintate
Stropite cu rouă din cerul divin
Pe cari le cutreer și căror mă'nchin.

Constanță, torni lacrimi în ochi de fecioare
Când trec marinarii spre 'nalte chemări,
Pe al mării safir, tu îți porți, zâmbitoare,
Icoana sfințită de-adânci închinări.

Constanță, cu tine îmi leagănă viața
Corăbii semețe sub 'naltul ceresc,
Când tainic te-'mbracă adeseori ceața,
Sau zorii de sânge ce'n zare mijesc.

Constanță, cetate cu turle de aur
Inscrisă, prin veacuri, de-apururi trăești —
Căci ești veșnicia și-al mării tezaur,
Constanța mea dragă, oraș din povești...

ION - VÂSLARU

Amăgire

Imi sburdă iar gândul năuc peste ape
Spre stânci depărtate și coame de val,
Când albe zeițe vin lin să se-adape
Din cupe de aur, cu flori de cristal.

Acolo-i chemarea visărilor mele
Și-al vieții, trudite, vremelnic popas,
Acolo plâng harfe cu lacrimi de stele,
Când inimi suspină cu doruri în glas.

Și astfel rătăcirea mă minte într'una
Pe țărmuri sfioase cu-amurguri de crin,
Când marea cu cerul și noaptea cu luna
E par'că o pată scăldată 'n rubin.

Mă'mbată visarea când, blând, rătăcirea
Mă poartă cu sine pe stoluri de nori
Și simt în adâncuri de gând fericirea
Cum toarnă ironic în suflet fiori.

ION - VÂSLARU

In larg

In cântec nostalgic, din strune de vele,
Bătrâne corăbii în cârduri pornesc,
Pe'ntinse oceane, sub ploaia de stele,
Se pierd pe noianul de-albastru ceresc.

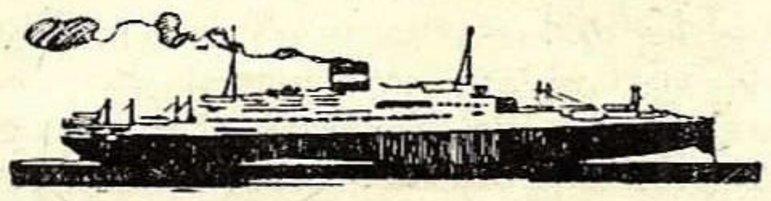
In drum le așteaptă și urlă furtuna:
Tumultul e groaznic în jocu-i dement,
Pe puntea de scânduri când lunecă spuma
Zvârlită de-al mării năvalnic torent.

Grei nouri în zboruri de păsări răzlețe,
Coboară cu'ncetul spre 'naltul catarg,
Iar vinete valuri cu coamele crețe,
In șubreda provă cu sgomot se sparg.

Un astru se rupe din palida-i zare
Și funduri tenebre e lumea d eveci —
Pe mama, în gându-mi, o văd cum tresare
Și ochii-i sunt umezi ca toamnele reci.

Atunci, tristă luna-și trimite o rază
Scăldând vasta apă în mii de scântei
Și-aproape simt tainic cum șade, de pază,
Imaginea blândă a chipului ei.

ION - VÂSLARU



Marina, Marina !

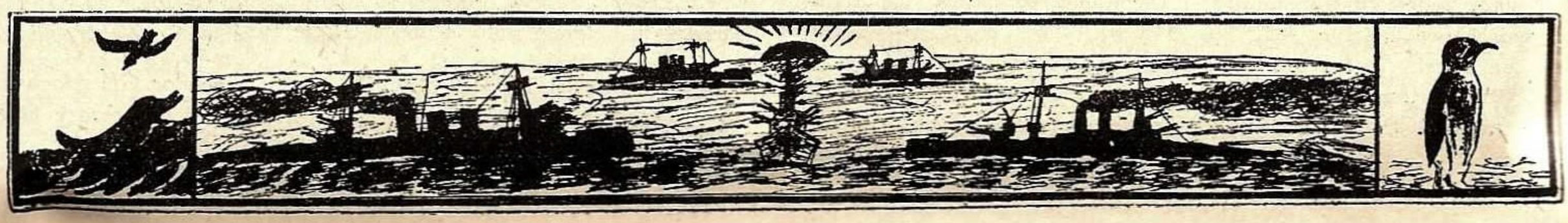
In liniștea nopții de-argint și mătase,
Din portul ca scoica 'n lumini violete,
In flutur de albe batiste și fete
Ce strigă un nume spre ape, spre vase,
Pornește flota spre mică lumina
De far ce clipește: marina, marina!

Și navele-alunecă pe unde de-oglindă
Tăind și zvârlind spumoase dantele;
Pe bord cad din lună de aur inele,
Și guardia atentă stă ca să prindă
Un zumzet de dor pe cheiu — e regina
Ce strigă din urmă: marina! marina!

Din bolta de safir bătută cu stele
Vin raze ce țes, ca'ntr'un basm, borangic
Și pare vaporul albastru, un plic
In care sunt strânse, ca'n inimi, castele
Clădite pe-un vers ce din plin-a
Cântat, marina! marina!

O lină melodie, un vals legănat
Pornește din pupa și 'nvăluie dansul
In care ritmează acuma balansul,
Ca'ntr'un bal pe-o terasă a unui palat
De mărgean, pe care sulfina
A scris parfumat: marina! marina!

MIHAIL BĂDESCU



Regimul Dunării şi al strâmtorilor în ultimele decenii

de N. Daşcovici

Sub acest titlu a apărut în colecţia publicaţiilor Institutului de drept internaţional al Universităţii „Cuza-Vodă" din Iaşi o lucrare de cea mai mare actualitate despre un subiect, care este, în acelaş timp, de însemnătate politică generală şi, mai ales, românească.

Gurile Dunării şi Strâmtorile Mării Negre au fost, din depărtata antichitate grecească şi au rămas, până astăzi, unul dintre principalele puncte de foc ale pământului pentru stăpânirea cărora s'au dat cele mai înverşunate lupte din istoria lumii şi în jurul cărora s'au ţesut, totdeauna, cele mai grozave combinaţii de politică internaţională.

Alături de marile probleme politice ale lumii, cum sunt stăpânirea Mediteranei cu cele două porţi ale ei dela Gibraltar şi Suez, baza navală dela Singapore ori stăpânirea Oceanului Pacific, regimul Dunării şi al strâmtorilor Mării Negre constitue o problemă aproape tot aşa de însemnată, pentru omenirea întreagă, dar covârşitor de însemnată pentru viaţa şi viitorul neamului nostru. Deaceea, cunoaşterea şi înţelegerea ei ne apare ca o poruncă de educaţie şi de viaţă naţională românească, deşi pentru răspândirea cunoştinţelor corespunzătoare prin şcoală, ca şi prin publicistica românească, nu s'a făcut şi nu se face, până acum, tot ce ar trebui. Autorul lucrării de faţă ţine să arate că şi-a dat silinţa atât dela catedra universitară, ca profesor de drept internaţional, cât şi în publicistica noastră, să-şi împlinească datoria prin studiile sale despre „Dunărea noastră" şi „Marea noastră", publicate în volum, precum şi prin nenumărate articole din presă, sau conferinţe despre acelaş mare subiect unitar al vieţii româneşti. Şi mărturiseşte, în prefaţa lucrării, că şi-a dat şi-şi dă silinţa să-i convingă pe alţii, prin propria lui experinţă, că „nu pot fi pricepute problemele capitale ale politicei externe româneşti, dacă, în prealabil, n'a fost înţeleasă însemnătatea Dunării şi a Strâmtorilor pentru viaţa României".

Cât priveşte servirea cu folos a interesului ţării, în această mare problemă, d. Daşcovici cere, odată cu priceperea ei, curajul răspunderii şi buna credinţă, fără de care nimic temeinic nu se poate împlini.

In prima parte a lucrării, e vorba de rânduiala stabilită după trecutul marelui război şi de opoziţia înverşunată a Rusiei atât în chestia dunăreană, cât şi în cea a strâmtorilor.

Partea doua tratează, amănunţit, noul statut dunărean dela Paris, subliniindu-i părţile bune, cât şi exagerările sau greşelile lui şi arătând toate nemulţumirile sau conflictele care au dus până la izbucnirea războiului actual. Se urmăreşte, pe larg, aplicarea statutului dela Paris, în cele două sectoare ale Dunării: la gurile fluviului, adică în partea de covârşitor interes românesc şi, apoi, în restul fluviului, unde interesul covârşitor era al Germaniei şi se scot la lumină greşelile din timpul celor două decenii ale politicei noastre dunărene într'o problemă în care aveam atâtea interese comune cu Germania.

Partea treia, e consacrată regimului strâmtorilor, care sunt prelungirea firească a Dunării spre Mediterana şi încoronarea logică a unui sistem de organizare şi siguranţă europeană împotriva veşnicei ameninţări ruseşti.

In sfârşit, partea ultimă desvoltă evoluţia regimului Dunării şi al Strâmtorilor, dela izbucnirea războiului actual, adică dela 1 Septembre 1939 până astăzi şi urmăreşte, deaproape, sub felurite înfăţişeri, desfăşurarea războiului prin prisma comunităţii europene de interese la Dunăre şi la strâmtorile Mării Negre.

Lucrarea se încheie printr'o concluzie despre schimbările din bazinul dunărean, ca şi despre năzuinţele româneşti, de totdeauna, cu un caracter general european.

Recomandând această lucrare de cea mai vie activitate, vom menţiona că, în aceeaşi colecţie de publicaţiuni, au apărut până acum alte 7 volume, printre care sunt de menţionat îndeosebi celebra lucrare a istoricului rus, prof. L. Casu, „Ruşii la Dunăre", tradusă de d. prof. Univ. St. Berechet; o colecţie la zi a tuturor textelor convenţionale despre „regulile" războiului şi ale neutralităţii cu un studiu introductiv al d-lui Daşcovici; colecţia generală despre „Interesele şi drepturile României" în texte de drept internaţional; o lucrare colectivă de seminar studenţesc, despre „Revizionism" (teoria revizuirii tratatelor) şi, în sfârşit, lucrarea din 1937 a d-lui Daşcovici despre „Marea noastră sau regimul Strâmtorilor" (după revizuirea dela Montreux), care a fost premiată, în 1941, de Academia Română.

Nuvele marinăreşti

de C. A. Delatyras şi Scarlat Preajbă

Călătoriile, poveştile şi întâmplările pe mare, au răscolit, mai totdeauna, sufletul tineretului şi au dat ore de recreaţie intelectuală maturului. De aceia, oridecâteori apare în vitrina librăriilor, cititorii au prilejul să mai trăiască o clipă din nostalgia acelui dor de ducă, care ne mână pe toţi cu imaginea pe întinsul apelor, spre ţărmuri însorite şi oameni noui. Iată dece **„Nuvele marinăreşti"**, prelucrate de d-nii: C. A. Delatyras şi Scarlat Preajbă, umple un gol în literatura noastră marinărească. Prin ele tineretul va cunoaşte viaţa de marinar şi va trăi o clipă în lumea apelor, acolo unde sufletul lui îl îndeamnă să caute frumuseţea caracterului, încântarea ochiului şi ascuţirea minţii. Pentru timpurile de vitejie ale Neamului Românesc şi pentru eroismul marinarilor noştri din războiul de azi, nici-un tânăr elev sau adolescent, student sau elev de şcoală militară, nu trebue să-şi recreeze mintea şi sufletul altfel, decât citind „Nuvele marinăreşti" ale d-lor: C. A. Delatyras şi Scarlat Preajbă. Timpul premiilor e oricând propice. Pe un preţ modest, daţi elevilor de şcoli cartea „Nuvele marinăreşti", care se găseşte la toate librăriile din Capitală sau la sediul Ligii Navale Române, din Str. Spiru Haret, nr. 6, Bucureşti.

● CUVÂNTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI, e foarte bine scris pentru cei mulţi, continuând să publice articole de mult folos cu rubrici anume: *răboj*, din *Sfânta evanghelie, pagina ogorului, sfaturi pentru femei, povestiri, îndrumări pentru gospodari; buletin informativ, poezii patriotice, etc.*

● S'au împlinit 439 ani dela moartea Voevodului ŞTEFAN-CEL-MARE, cu care prilej toate revistele şi ziarele din ţară au comemorat această dată (2 Iulie 1504) şi va fi deapururea pronunţat numele acestui mare Prinţ moldovean, care a ştiut cinsti faima vitejiei româneşti, în toate ţările Europei, din epoca lui. Contemporanii acestui Voevod moldovo-valah i-au urmărit faptele războinice, de s'au minunat mult; i s'a dus vestea peste tot, că însuşi Papa dela Roma i-a trimis document omagial numindu-l, pe Ştefan-cel-Mare, ATLET AL LUI CHRISTOS, pentrucă a putut înfrânge, cu mica oştire moldovenească, marea oaste mahomedană, ce era de temut, atunci, creştinătăţii, precum astăzi puterea bolşevică este împotriva crucii şi civilizaţiei europene. Răsboaele s'au ţinut lanţ, în acea vreme, dela care n'a lipsit niciodată, dela niciun răsboi, Voevodul prinţ moldovean. El n'a cerut nimic şi n'a râvnit dela nimeni, altceva, decât şi-a apărat ţara pe care a vrut-o întreagă în hotarele statornicite de Istoria Românilor.

● STRATEGIA MĂRII NEGRE, de lt. comandor *Gh. Mocanu*, e o scurtă desvoltare a acestei importante probleme, care e bine

să fie cunoscută atât de ofiţerii marinari, cât şi cei de uscat şi de aviaţie, dar îndeosebi de acei factori determinanţi, superiori, care pot avea cuvântul, astăzi şi mâine, în înţelegerea situaţiei ţărei noastre şi a importanţei marinei în operaţiunile actuale de răsboi şi rolul pe care marina noastră îl va avea în Europa viitoare. Căci, desigur, în viitor, trebue să vedem realitatea drept în faţă. Autorul îşi pune câteva întrebări la care răspunde just: de ce o strategie aparte a Mării Negre; care sunt spaţiile care intră în rezolvarea acestei probleme; tipurile de nave maritime şi aeriene ce pot fi întrebuinţate de noi; care sunt zonele strategice, cum şi puterile riverane şi punctele de coastă (U. R. S. S., România, Bulgaria, Turcia), de care autorul se ocupă în chip riguros, unind operaţiunile maritime cu cele terestre; apoi studiul se încheie cu un capitol tot atât de important, ca şi capitolele citate, ajungând la concluzia care duce la imperativul categoric-: *putem deveni puternici la Marea Neagră numai printr'o marină puternică; iar dacă vom avea o marină şi n'ar fi nevoe să o avem, pierdem numai banii, dacă însă nu vom avea marină şi vom avea nevoe de ea,* la timpul de răscruce, *am putea pierde ţara.* Sunt cuvinte bine şi înţelept rânduite, pe care d-l lt. comandor Mocanu le-a aşezat în ultima pagină a studiului de faţă, dinadins ca să rămână cititorul cu o îngrijorare şi preocupare serioasă asupra problemei evidenţiate în „Strategia Mării Negre".

● *PUEBLO, diaro nacional del trabajo,* apare în Madrid; e în anul IV; e un ziar spaniol foarte bine scris; revista noastră are schimb cu acest ziar.

● BULLETIN D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION (buletinul Băncii Naţionale a României) anul XIV, nr. 11—12, conţine, în afara informaţiunilor statistice şi măsuri legislative, economice şi financiare, un studiu foarte interesant pentru membrii Ligii Navale Române relativ la NAVIGAŢIA PE DUNĂRE, studiu apărut în nemţeşte şi franţuzeşte. Autorul acestui studiu, d-l N. Ardavanu, după ce face o descripţie sumară geografică, trece la examinarea tutulor elementelor strâns legate de Dunăre. Fluviu internaţional, care udă şease state, Dunărea îşi are statutul şi reglementarea bine definite şi bine cunoscute, istoriceşte, în cele cinci perioade şi anume: perioada anterioară anului 1856, perioada 1856 — 1878, perioada 1878 — 1919, perioada 1919—1938-39 şi perioada dela 1939 până astăzi. Autorul desvoltă, pe scurt, tratamentul statutar suferit de acest mare fluviu european, care ne interesează de aproape pe noi, arătat prin tratatul dela Paris din 30 Martie 1856, actul public dela 28 Martie 1866, actul public prin tratatul dela Londra din 1866, tratatul dela Londra din 13 Martie 1871, dela tratatul din Londra la tratatul dela Berlin din 1878, dela dela tratatul din Berlin din 1877 şi actul adiţional din 1881, tratatul dela Londra din Martie 1883, dela tratatul din Londra din Martie, 1883 la tratatul dela Versailles din 1919, regimul actual prin conferinţa dela Sinaia din 1938 şi acordul dela Bucureşti din 1939, textul dela Belgrad din 1940, conferinţa dela Viena din 1940, noua conferinţă dela Viena din Martie 1942. In urmă desvoltă capitolul despre Dunăre, comunicaţia navigabilă, traficul în diferite state riverane şi Dunărea românească; viitorul navigaţiei pe Dunăre. E un studiu extrem de interesant.

● PLAJA SATULUI. SPORTURI DE APĂ LA SATE. Este a 52-a publicaţiune a L. N. R. Autorii sunt: *Apostol D. Culea* şi *Victor Cojocaru.* Este o experienţă executată în comuna Pecineaga ,din judeţul Tulcea, în vara anului 1937, prin munca învăţătorului *Gh. Buzoianu,* în acea comună. Cartea e împărţită în două compartimente: I, în care d. Apostol Culea descrie *plaja satului* şi II, *sporturi de apă la sate* explicate de d. Victor Cojocaru. D. Culea e un vechi îndrăgostit al apelor, descriitor al farmecului depe întinsurile mişcătoare; iar d. Cojocaru e profesor de educaţie fizică al Fundaţiei culturale Regele Mihai I. Din colaborarea ambilor autori a ieşit această folositoare carte, care poate să fie pusă în aplicaţie după citirea materiei, cuprinsă în cele 40 de pagini, în care se găsesc şi numeroase ilustraţiuni. Se recomandă tutulor conducătorilor tinerilor, care se ocupă cu educaţia sportivă. *Innotul* şi *canotajul* pot fi îndrumate şi aplicate în orice localitate. din ţară, unde există 'cât de puţină apă.

● SBUCIUM ŞI AVÂNT se intitulează volumul de poezii al d-lui *Ştefan Şoimescu,* apărut, decurând, prin surprindere, căci nu ştiam că d-l Şoimescu este poet. Cunoaştem activitatea, de până acum, cu scrieri pedagogice-filosofice. Din cuprinsul scrisorii D-sale către editorul volumului reiese că pasiunea poeziei îl preocupă de mult, din tinereţe. E bine că D-sa a făcut acest pas: adică a publicat primul volum, căci, pe cât înţelegem, d-l Şoimescu posedă o întreagă colecţiune de inspiraţii poetice, vechi şi noui, care îl va determina să dea la iveală şi alte volume de poezii. Le aşteptăm. Până atunci putem mărturisi că D-sa, acum, a călcat cu dreptul: *Sbucium şi avânt* e o carte de frumoase realizări politice. Pentru moment ne mărginim să o semnalăm, vom reveni în viitor despre această operă de maturitate scriitoricească.

● O PAGINĂ DIN RĂSBOIUL NOSTRU: LUPTA DELA JIU, de general *Ion Anastasiu.* E descrierea luptelor, la care autorul a participat, fiind călăuzit de adevăr şi istorie, care vor triumfa cândva. Toată înşirarea faptelor e bazată pe documente, reproduse în acest interesant studiu. Iubitorii de istorie trăită sunt îndemnaţi să citească această carte.

● GÂNDIREA a apărut în număr de vacanţă cu un interesant şi instructiv material (pe Iunie — Iulie 1943). In eseul *Poetul eroismului,* d. Nichifor Crainic scrie despre marele cântăreţ GEORGE COŞBUC, de la moartea căruia au trecut 25 ani, cuvinte de cinstire, pe drept cuvenite, din a cărui operă reaminteşte versurile nemuritoare închinate pentru eroismul românesc. Semnează proză Sabin Velican, Lucia Mihnea. Petru P. Ionescu, iar versuri Ion Pilat, Radu Gyr, Gh. Tuleş. La recenzii semnalăm despre *Mângâierile filosofiei,* traducere după „De consolatione philosophiae" a lui Boeticus, de către profesorul David Popescu şi despre *Ion-Vodă-cel-Cumplit,* de Bogdan Petriceicu Haşdeu, comentare de Ion Const. Chiţimia. Găsim în *„Răspuns de peste Dunăre",* de Nichifor Crainic, (în cronica măruntă) evidenţierea publicaţiunii SERDICA, buna revistă dela Sofia, în care se urmăreşte, statornic, apropierea între Români şi Bulgari, pe calea culturii.

● CONVORBIRI LITERARE, anul LXXVI, din numerile 1, 2, 3, semnalăm: *Congresul dela Berlin în Istoria Românilor,* de I. Lupaş; *Poemul Creaţiunii* (poeme) de Grigore Sălceanu; *Delta Dunării, monument al naturii şi patrimoniu naţional,* de Eugen Botezat. In articolul despre CONGRESUL DELA BERLIN se reamintesc toate datele istorice dinainte de războiul din 1877—78, cele după încheerea armistiţiului, participarea României la congres şi urmările congresului, pentru ţara noastră, care trebuiau să ducă la tendinţa pentru unire, după cum însuşi Regele Carol I se exprima deseori când vorbea despre viitorul neamului românesc, aşa cum avusese convingerea încă dela 7 Mai 1866: *„poporul românesc se va uni odată într'un Stat unitar, pe baza principiului naţionalităţilor".* In descrirea despre DELTA DUNĂRII autorul se ocupă în amănunţime de acest fenomen unic în Europa, sau poate de pe întinsul globului pământesc, cu bogate resurse de produse naturale binecuvântate de Dumnezeu, dar şi cu o mulţime de interese speciale, care toate trebuesc îmbinate într'un singur tot unitar — recolta peştelui, starea pescarilor, vânatul, pădurea, lunca, fauna, peisajul, excursii, — toate aceste elemente duc la *„problema Deltei, cu înglobarea lacurilor adiacente* (Razelm, Goloviţa, Zmeica, Sinoe) *şi a insulei Şerpilor, cointeresând, prin caracterul ei specific şi multilateral, mai multe dintre cele mai principale resorturi, se cuvine să fie pusă sub o administraţiune specială în subordinele forului celui mai înalt din ţară şi în colaborare cu resorturile respective în vederea armonizării intereselor".*

● MANUALUL SERBĂRILOR ŞCOLARE „Biblioteca Catedra", editura Faur, Galaţi, e o publicaţiune cu un rost bine determinat:

de a pune la îndemâna tineretului de toate categoriile, din şcoli, premilitari, fabrici, cazărmi şi sate, un material didactic. Noi felicităm editura Faur pentru perseverenţa în apariţia acestei bune şi sănătoase realizări.

● SBURĂTORII NOŞTRI IN RĂSBOIUL SFÂNT, este o publicaţiune a d-lui *Andrei Popovici* în care se ocupă de bravii noştri aviatori ce s'au manifestat, în mod învederat, în operaţiunile actualului războiu. Il felicităm, pe acest inimos autor, pentru călduroasele conferinţe, pe care le ţine la radio, despre sborurile îndrăsneţilor noştri aviatori. E o muncă ce-i face cinste şi-i aduce laudă, iar arma aviaţiei şi aviatorii să-i poarte recunoştinţă d-lui comandor Andrei Popovici.

● ŞCOALA ŞI VIEAŢA, revista „Asociaţiei generale a învăţătorilor", e în al XIII-lea an, şi conţine un material bogat care se ocupă cu probleme didactice-pedagogice. Director e d. Teodor D. Iacobescu. Primul articol se ocupă de *Spiru Haret* (30 de ani dela moartea acestuia). E reprodusă o frumoasă poezie *Inainte,* a marelui dascăl N. Iorga, care îndeamnă la muncă în tăcere, fără gând de răsplătire; reproducem ultima strofă:

Răbdare'n noapte, muncitori,
Profeţi cu ochi de foc, răbdare.
Lumina falnicilor zori —
Acum sau mai târziu — răsare.

„Trei Doamne, şi toţi trei", se intitulează articolul scris de d. Pamfil Şeicaru, în care pomeneşte de moartea în actualul război, a trei viteji luptători: *Emanoil,* căpitan post-mortem, învăţător. *Constantin,* locotenent post-mortem, învăţător, şi *Mihai,* soldat, fiii învăţătorului *Dumitru Ionescu* stins din viaţă şi acesta, de dorul celor trei fii căzuţi la datorie. D. Teodor Iacobescu are articolul *„Pentru ridicarea satelor. In Grîji de astăzi", „învăţătorii războiului"* d. Em. Bucuţă se ocupă de învăţătorii care sunt şi luptători. D. Apostol Culea dă, în cuvinte şi muzică, datina *Tânguirea Mironosiţelor,* în care descrie această datină de Paşti. E un bun, aci, că nu se uită folclorul nostru şi cel puţin e strâns şi publicat în revistă. D-l Florian Stănică se ocupă de realizările experimentale în şcoala dela Blaj (e cu urmare). D-l C. T. Frăsinet face propuneri despre *Invăţământul supra-primar.* Gherghinescu-Vania are poezia *Inchinare ostaşilor.* D-l T. Iacobescu se ocupă despre *Invăţătorii pe front.* Revista se încheie cu o bogată cronică.

● LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ, anul IX, nr. 9, revistă condusă de d. col. magistrat V. Chiru; e organul „Asociaţiei scriitorilor militari români", de sub preşedinţia d-lui general V. Economu; apare în bune condiţiuni.

● GAZETA MILITARĂ e o excelentă revistă a d-lui general Virgil Economu, care apare în ireproşabile condiţiuni tehnice şi redacţionale.

● ROMÂNIA MILITARĂ, revistă generală, lunară, nr. 3—5, conţine sumarul: *Destin istoric românesc* (redacţia); *Războiul din 1939,* de g-ral Gr. Constandache; *Strategia Mării Negre,* de lt. comand. Gh. Mocanu, (pe care o semnalăm în altă parte); *Noile reguli pentru întrebuinţarea artileriei pe câmpul de luptă,* de lt. col. C. Ştefănescu, *O companie de care pe frontul Odessa* (redacţia), *Bibliografie militară,* cărţi şi reviste.

● ALBINA, pe care nu o mai primisem de mult, socotită ca foaia cea mai potrivită pentru cultura poporului, continuă să apară în aceleaşi bune condiţiuni. Se găseşte în anul al 46-lea. Conţine un material anume agonisit de d. D. Ciurezu, directorul revistei: cu pagini din trecutul nostru istoric, ştiri din toată ţara, biserica ortodoxă creştină, poezia eroică (de astădată se prezintă volumul „Sbucium şi avânt", de Ştefan Şoimescu) poveşti, tradiţii, cântece populare, sfaturi pentru agricultori, icoane din războiul nostru sfânt, medicina şi higiena pe înţelesul tutulor, medicina veterinară, şcoala, familia, gospodăria, cămine culturale, ştiri din toată lumea, vitejia ostaşilor noştri.

● NATURA, anul XXXII, nr. 6, are material interesant: *Cum lucrează un medicament,* de dr. Virg. Troteanu; *Robert Koch,* de de prof. Valeriu Bologa, care a fost descoperitorul bacilului tuberculozei, e cunoscut în întreaga lume civilizată, care a avut răsunet şi în ţara noastră prin maeştrii doctorii profesori: *Victor Babeş, Ioan Cantacuzino* şi *Constantin Levaditi.* Insemnăm articolul *Interesanta istorie a unei „regine' 'a peştilor* (Eupomotis) de dr. M. Băcescu. Interesant e *„Muzeul Fălticenilor"* de prof. V. Ciurea-Fălticeni.

● BULETINUL O. S. R., organ de publicitate al organizării sportului românesc, a început să apară decurând (se găseşte la al 3-lea număr) şi-l găsi mfolositor şi binevenit. Buletinul a trimis diferitelor persoane un chestionar asupra educaţiei fizice şi sporturilor, din toate punctele de vedere. In acest număr este publicat răspunsul — la acest chestionar — primit dela d. dr. Sabin Măilă. E o ideie foarte bună. Desigur răspunsurile cele mai nemerite vor fi luate în considerare de consiliul de îndrumare sportiv. Ne-ar conveni să vedem, în formularea răspunsurilor, cât mai multă apropiere de realităţi şi posibilităţi, pentruca organele în drept să le şi pună în practică. Ne bucură faptul că în buletinul de faţă (pe Iulie, a. c.) se vede şi preocuparea de sporturile de apă (la pag. 6, 18, 27, şi 35). Liga Navală Română a stârnit, totdeauna, prin publicaţii, reviste şi premii, să se răspândească cât mai mult înotul şi canotajul.

● RĂSĂRITUL, organul autorizat al Caselor Naţionale, în nr. 4—6, publică următoarele articole: *Pitorescul României* de profesor I. Simionescu, *Dela filozofia generală la filozofia războiului* (dintr'o mare lucrare) de general I. Manolescu, *Drapelul* (poezie) de Şt. Şoimescu, *Virgilia Olaru* (poezie), de D. Iov, *Cuvânt despre muncă şi economie,* preot C. Dron, *Pentru salvarea fiinţei etnice-biologice a neamului românesc,* de Scarlat Preajbă, *Gânduri,* de Lucia Sergiu, *Exportul şi importul României* de dr. Florin Codrescu, *Au înflorit glicinii* (poezie) de Eugeniu Est, *Inceputurile comerţului şi industriei precum şi primele monede ale Romei antice,* de Corneliu Cecăreanu, *Doi mari poeţi transilvăneni:* George Coşbuc şi Octavian Goga, de G. Nedoi, *Jean Bart* (comemorare) de Barbu Teslui, *Aur,* de Jean Bart, *Ţara minunilor,* de Jean Bart, *Telefonul medicului,* de dr. Anton Ionescu Senior, *Casa de închiriat,* de Alecu Vanci, *Mamă,* de Galia Tudor, *Indrumarea schimburilor cu străinătatea,* de dr. Eugen Haţieganu, *Luna de concediu* de Al. Pr. Piepteanu, *Scrisoarea ta,* (poezie) de Aurora P. Constantzianu, *Mori de vânt* (versuri) de D. Iov, *Epigramă,* de Georgescu-Georg, *Cronica,* de Lucia Ionescu Sergiu..

● DINAMISMUL ECONOMIEI ROMÂNEŞTI, de dr. Florin Codrescu, laureat al fac. de drept dela Paris, este o foarte documentată lucrare, care ne pune în curent cu o mulţime de date neapărat folositoare în actualele împrejurări pentru problemele economice naţionale. Autorul mai are, anterior, publicate încă alte 49 lucrări.

● In publicaţiunea *BULETIN INFORMATIV* al consiliului superior al transporturilor din ministerul lucrărilor publice şi comunicaţiiolr (nr. 77, anul IV) citim un material interesant relativ la studii, navigaţie, drumuri şi diverse informaţiuni; cât despre partea ce ne interesează găsim următoarele articole: *Navigaţia mondială după terminarea războiului, Spania are nevoe de o navigaţie desvoltată, Construcţia navelor cisterne, Reorganizarea administraţiei porturilor în Turcia, Punerea în vigoare a tarifului direct-bulgar — dunărean de transbordare, Canalul Rhone—Rin (Elveţia), Traficul pe Nipru, Reglementarea râului Mureş.*

● REVISTA CURSURILOR ŞI CONFERINŢELOR UNIVERSITARE se găseşte în al VIII-lea an, sub direcţiunea d-lui I. Gr. Perieţeanu cu interesante cuvântări ţinute de d-nii prof. Ion Petrovici, prof. Anton Mayer (dela Zagreb), prof. Al Lapedatu, prof. Gr. Tăuşan, dr. V. Plătăreanu, prof. Florin Sion (dela Iaşi), prof. Aristide Basilescu, ing. Ştef. Mihăescu, dr. Eraclie Sterian, avocat dr. G. P. Gheorghiu, prof. Toma Bulat.

● ECONOMIA ROMÂNĂ, anul XXV, nr. 4—5; apare lunar, e buletinul ministerului economiei naţionale, publicat de oficiul de studii din Bucureşti. Cuprnde artcole şi informaţiuni, în specialitate, referitoare la studii, documentare internă, documentară externă, pe marginea cărţilor şi revistelor române ş streine. Prim-redactor e I. Gr. Oprişan; menţionează şi revista *„Marea noastră"*, despre care spune: „ni se înfăţişează, mereu, ca o creangă plină de roade; bogată şi îmbietoare; nu-i nevoe să fii marinar ca să iubeşti această publicaţie. Te fură ca apa". Mulţumim pentru frumoasa apreciere, care, fiind venită dela scriitorul I. Gr. Oprişan, e de mare preţ pentru noi.

● REVISTA AERONAUTICEI, anul XVII, nr. 5, colaborează: prof. N. Saegiu, sublt. N. Popescu, lt. av. I. Profir, căp. ing. I. I. Bucurescu,căp. C. Dumitrescu, C. G. Naumescu, lt. I. Enea, căp. D. Mazilu, căp. Simion Inocan, lt. observator Al. Gheorghiu, T. Niculescu; — sunt articole de specialitate, dar şi de cultură generală precum scrie d-l prof. Saegiu despre *teoria valorilor* şi d-l sublocot. N. Popescu despre *problema raselor văzute din punct de vedere social şi politic.*

● SATUL, buna revistă de cultură pentru popor se găseşte în al XIII-lea an, în care se publică articole şi poezii potrivite scopului ce se urmăreşte de director: Andrei Udrea. Sunt sfaturi pentru învăţători, pentru plugari, pentru gospodărie, pentru sănătate şi informaţiuni din ţară şi streinătate. Pagina eroismului ostăşesc e încredinţată d-lui locot. Paul Epureanu şi e bine scrisă.

● Revista ANTIGAZ, anul XVII, nr. 6, conţine material pentru specialişti, este interesant, cam redus, din cauza scumpetei hârtiei şi tiparului: luăm cunoştinţă de activitatea revistei pe anul trecut; am dori ca la pagina bibliografică să se însemne şi ceva despre articolele revistei „Marea noastră", în viitor.

● ROMÂNIA AERIANĂ, nr. 6, publică, între atâtea articole, încă: despre *inginerul C. Zamfirescu,* întemeietorul întreprinderilor de avioane „Set" inginer- constructor şi aviator, mort de curând la datorie; despre aviatoarea-pilot *Irina Burnaia,* comandanta faimoasei „escadrile a Bugului", în războiul trecut şi mai mult în cel actual; se înseamnă împlinirea a 75 ani de activitate ai *Institutului geografic al armatei.*

● GRIJA SĂNĂTĂŢII PUBLICE. *Pentru îmbunătăţirea stării sanitare a poporului român. Latura socială a „Avântului". O uniune naţională română pentru asistenţa şi ocrotirea socială. Epidemiile în timpul şi în urma războaelor. Despre scrisori de război din anul vitejiei româneşti 1941* şi o mulţime de alte scrieri în număr peste 50, în specialitatea medicală, sunt datorite d-lui general dr. *V. Panaitescu,* pentru care îi exprimăm felicitări şi admiraţie autorului. D. dr. Panaitescu este şi un vechi sprijinitor al L. N. R., fost preşedinte al filialei Ligii la Sulina, iar actualmente face parte din comitetul central al Ligii Navale Române.

● TRIBUNA AVÂNTENILOR, organ al „Asociaţiei de educaţie şi cultură naţională şi socială Avântul", de sub preşedinţia d-lui medic general doctor Vasile Panaitescu, se găseşte în al VIII-lea an. Apare în condiţiuni bune, redacţionale şi tehnice, sub direcţiunea cunoscutului [illegible]ist I. G. Oprişan. Intâlnim în ultimul număr (1, 2, 3) art[illegible]emnate de I. Gr. Oprişan, Th. Holban, Al. V. Nicolau.

● ROMÂNIA VIITOARE, de sub direcţiunea d-lor prof. N. N. Creţu şi dr. Cureleanu, a intrat în anul III; are articole cu caracter naţionalist, constructiv; desvoltă diferite probleme în cadrul acestei doctrine; are şi o pagină literară.

● EXCELSIOR, e un ziar economic, financiar-social, bine şi documentat scris; fiecare număr are şi un supliment publicat în limba germană; ziarrul apare de opt ani (în Bucureşti).

● VREMEA, sub direcţiunea d-lui *Vlad[illegible]* apare săptămânal (str. Carol 10, Bucureşti); e o revistă bine scrisă şi conţine o mulţime de articole variate, interesante şi instructive. Pune în curent, pe cititori cu toate problemele la ordinea zilei. Are cronici felurite. Publică şi chestiuni în legătură cu geografia şi istoria popoarelor care sunt în luptă în actualul războiu. Ne-ar plăcea să întâlnim şi chestiuni marinăreşti .Revista noastră îi stă la dispoziţiune, spre a se reproduce din articolele publicate.

● MORSKI SGOVOR organul Ligii Naţionale Bulgare, anul XX, nr. 3 şi 4, vorbeşte despre sportul pe apă, submarinele germane şi libertatea mării, amiralul Doenitz, Guadalcanar, războiul de mine, istoricul navelor, evoluţia tonajului, evenimente, tainele războiului naval, activitatea filalelor.

● In afara publicaţiunilor menţionate de noi înregistrăm încă următoarele reviste primite la redacţie: *Lumea militară, Gazeta Transilvaniei, Focşanii, Neamul nostru, Buletinul asociaţiei inginerilor din România (A. G. I. R.), Orizontul, Buletnul de informaţii al institutului de cercetări piscicole al României, România viitoare, Moldova, Excelsior, Gospodina, România aeriană, Buletinul Bursei Bucureşti, Muncitorul român, Der Adler, Die Wehrmacht, Koralle, Tempo, Signal, Răsăritul, Buletinul informativ al consiliului superior al transporturilor, Viaţa Basarabiei, Europa tânără, Tribuna* (Braşov), *Furnica,* care a împlinit un sfert de veac al acestei reviste; *Gazeta cărţilor, Gândirea, Cuvântul Mareşalului, Buletinul demografic al României, Buletinul lunar al observaţiunilor meteorologice din România, La Roumanie nouvelle, Buletinul pompierilor români, Natura, Pentru răniţii noştri* (despre care vom vorbi), *Arhivele Olteniei* (idem), *Timocul* (idem), *Vremea, Pământul, Graiul copiilor, Aripi româneşti.*

PROGRAMUL
Concursului pentru Cupa
AMIRAL I. COANDĂ
ZIUA MARINEI — STRANDUL OBOR

ZIUA I-a

Sâmbătă 14 August 1943, ora 16

1) 50 m. liber copii între 14—16 ani.
2) 100 m. spate domni.
3) 100 m. brasse doamne.
4) 100 m. liber juniori.
5) 50 m. brasse fetiţe.
6) 50 m. liber copii sub 14 ani.
7) 100 m. brasse juniori.
8) 400 m. liber domni.
9) 50 m. brasse copii sub 14 ani.
10) 3 x 100 mixt doamne.
11) 4 x 100 m. liber domni.

POLO PE APĂ PENTRU CUPA EROILOR MARINARI

ZIUA II-a

Duminică 15 August 1943, ora 16

1) 50 m. brasse copii între 14 şi 16 ani
2) 200 m. brasse domni.
3) 100 m. spate doamne.
4) 50 m. brasse fetiţe.
5) 100 m. spate juniori.
6) 100 m. liber domni.
7) 50 m. spate copii sub 14 ani.
8) 100 m. liber doamne.
9) 50 m. spate copii 14—16 ani.
10) 3 x 100 mixt domni.
11) 4 x 50 liber juniori.

Polo pe Apă pentru cupa Eroilor Marinari.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame omagiale

Cu prilejul adunărei generale a L. N. R. s'au expediat următoarele telegrame:

M. S. REGELE MIHAI I

Sinaia

Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală, îşi îndreaptă gândul şi simţimintele lor către înaltul ocrotitor, asigurând pe Majestatea Voastră de dragostea, devotamentul şi credinţa lor pentru prosperarea patriei şi a marinei.

Să trăiţi Majestate.

Preşedinte L. N. R.,
V.-Amiral Adj. N. PĂIŞ

DOMNULUI MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală vă roagă, prin mine, să binevoiţi a primi asigurarea sentimentelor lor de nemărginită dragoste şi profund devotament, încredinţându-vă că sunt la ordinele D-voastră, pe calea dreptăţii şi onoarei cu care conduceţi Statul şi armata întru biruinţa supremă a neamului.

Preşedinte L. N. R.,
Vice-Amiral Adj. N. PĂIŞ

D-LUI PROFESOR MIHAIL ANTONESCU
Vice-Preşedinte al Consiliului de Miniştri
Membru de onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală, vă roagă prin mine, a primi asigurarea că prezenţa D-voastră spirituală printre membrii Ligii, este chezăşia pentru prosperarea eroicei marine române.

Vice-Amiral Adj. N. PĂIŞ
Preşedinte L. N. R.,

GENERAL - ADJUTANT PAUL TEODORESCU
Membru de onoare al L. N. R.

Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală, gândesc la sprijinul acordat Ligii la vreme de impas, pentru care vă mulţumim şi acum din toată inima.

Preşedinte L. N. R.,
V.-Amiral Adj. N. PĂIŞ

La care s'au primit următoarele răspunsuri:

D-LUI VICE-AMIRAL ADJ. N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române
Bucureşti

Mulţumesc din inimă tutror membrilor Ligei Navale Române, pentru frumoasele simţăminte exprimate cu prilejul Adunărei Generale.

MIHAI

D-LUI VICE-AMIRAL ADJ. N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române
Bucureşti

Vă rog să primiţi Dv. D-le Preşedinte şi membrii Ligei Navale Române, cele mai bune mulţumiri pentru urările simţămintelor ce-mi arătaţi cu ocazia întrunirii în adunare generală din acest an.

MAREŞAL ANTONESCU

Stimate Domnule Preşedinte,

Vă mulţumesc călduros pentru mărturia de devotament ce o faceţi în numele membrilor Ligii Navale Române, cum şi pentru încrederea ce o arătaţi străduinţilor mele.

Primiţi, vă rog, încredinţarea sentimentelor mele de aleasă consideraţiune.

Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri,
MIHAI ANTONESCU

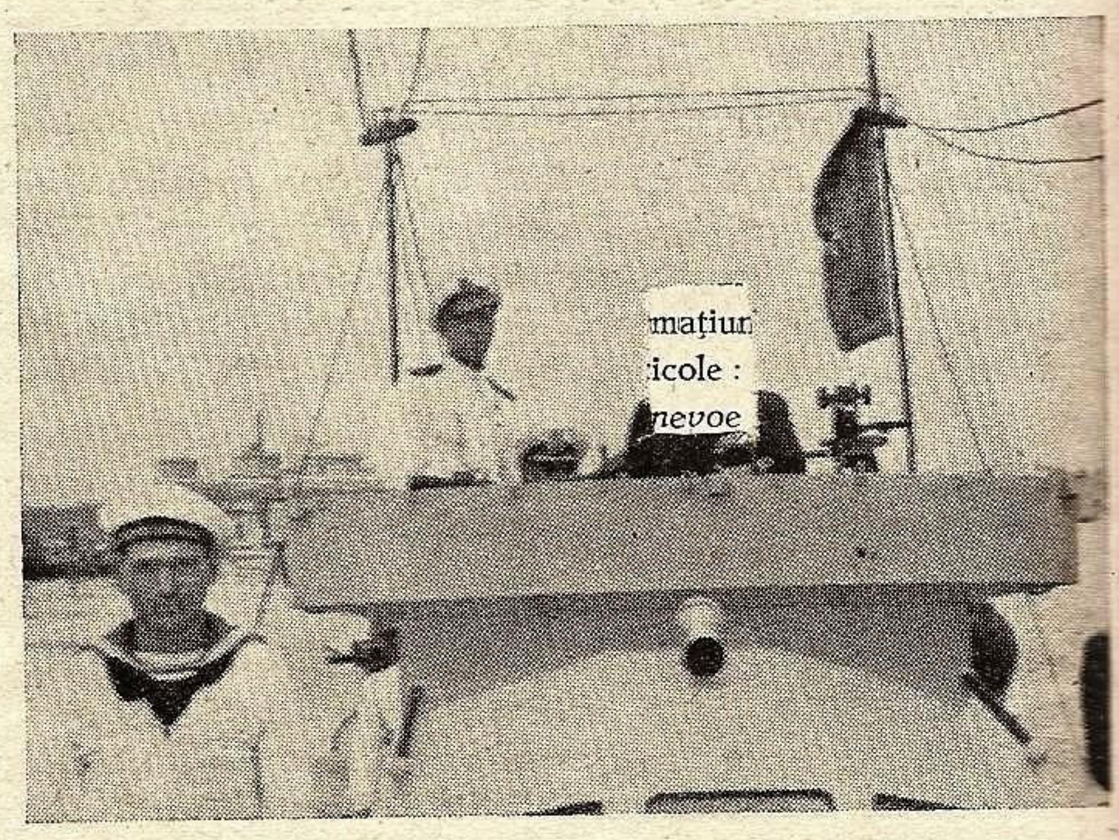
M. S. Regele printre marinarii săi.

M. S. Regele a petrecut ziua de 12 Iulie printre marinarii şi sburătorii Săi, cari luptă pe mare şi asigură integritatea coastelor noastre maritime.

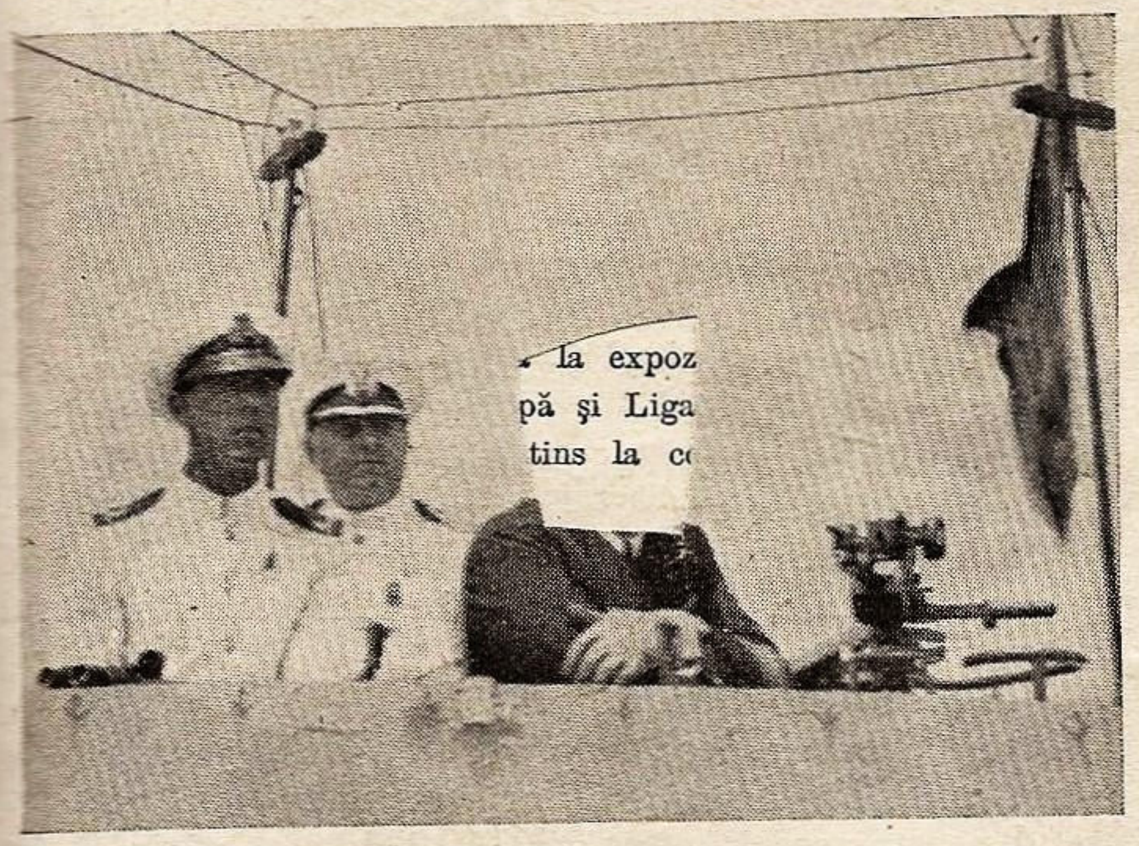
Prezenţa Suveranului a prilejuit marinarilor şi sburătorilor, clipe de mare entuziasm şi manifestare a devotamentului pentru Tron şi Ţară.

La Constanţa, de unde M. S. Regele Mihai I a început seria inspecţiunilor, a sosit împreună cu M. S. Regina Mamă Elena.

In întâmpinarea avionului regal, se găseau pe aerodrom d-nii: general de divizie Voiculescu; generalii de brigadă C. Ionescu şi Creţulescu; colonel Al. Ignătescu, prefectul judeţului Constanţa; comandor Horia Măcelariu, comandor N. Cristescu; col. Nicolae Oprescu, primarul Constanţei; comandor aviator C. Georgescu;



M. S. Regele Mihai pornește în larg la bordul unei vedete rapide.



desenuri pe şcol... urmărind, la bordul unei vedete rapide o temă de luptă navală.

colonel C. Popescu ; căpitanii comandori : Economu şi A. Gherghel ; lt. colonel Motz ; lt. comandor Roşescu, etc. etc.

M. S. Regele şi M. S. Regina Mamă au descins din avion, la orele 8.15 dimineaţa. Suveranul purta uniforma de amiral al marinei noastre şi era însoţit de d. colonel adjutant Marcel Olteanu. Doamna Catargi, d-na de onoare, însoţea pe M. S. Regina.

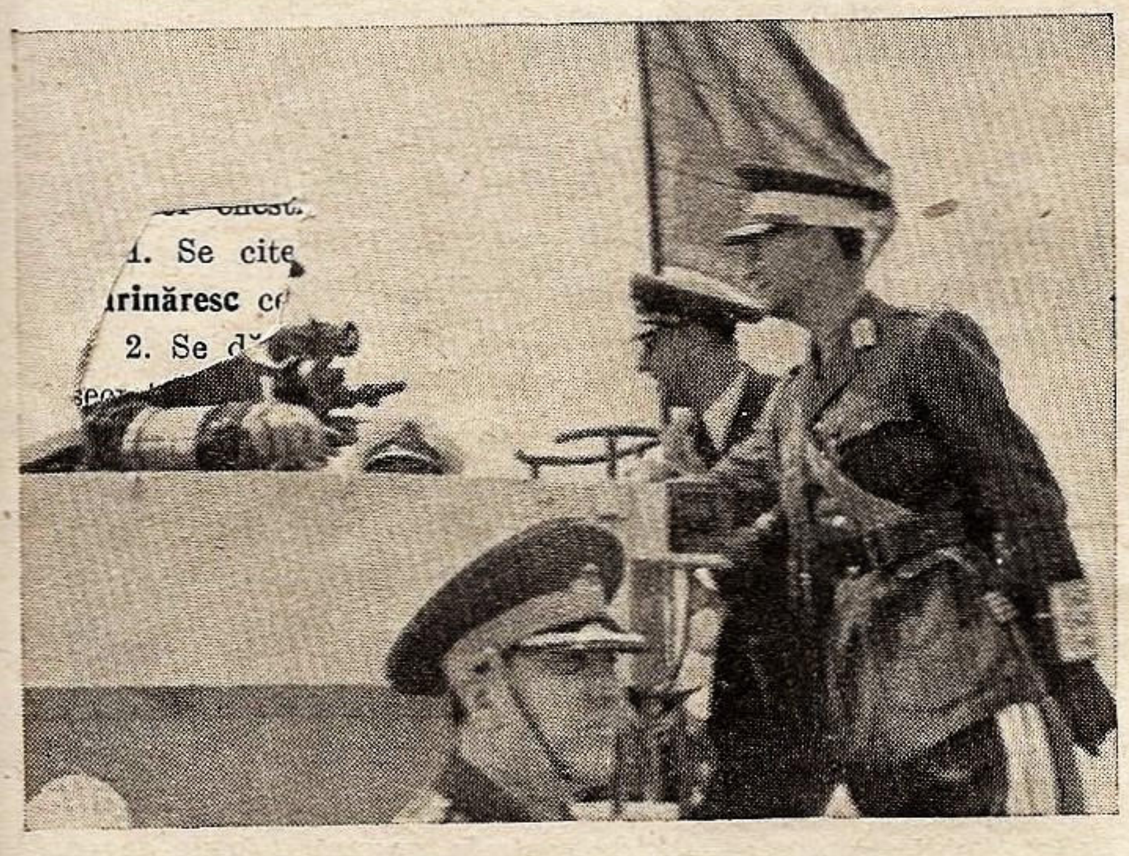
D. general Voiculescu a prezentat raportul.

După terminarea inspecţiunilor la unităţile aviatice de pe litoral, Majestatea Sa Regele a fost primit la bordul uneia dintre navele puitoare de mine ale Majestăţii Sale, unde I-a fost prezentat corpul ofiţeresc al unităţilor de război ale Marinei Regale.

D. comandor Horia Măcelariu a făcut Suveranului un raport amănunţit asupra întregii activităţi a flotei noastre în actualul război.

De aci, urmat de d-nii : colonel adjutant Marcel Olteanu, comandor Măcelariu, căpitan comandor A. Gherghel şi locot. comandor Roşescu, M. S. Regele s'a îndreptat către unul din submarinele noastre întors din misiune.

Suveranul, după ce a primit raportul din partea d-lui comandor I. Voinescu şi lt. comandor Niculescu şi a fost salutat cu urale de întregul echipaj al navei baze, a coborît în interiorul unui submarin.



...se înapoiază la ţărm.

Regele a zăbovit în faţa maşinelor submarinului,, care înseamnă un nou triumf al tehnicei navale româneşti, fiind dintre cele construite în întregime în şantierele noastre.

Suveranul nu s'a interesat numai de manevra în general a submarinului ci de toate amănuntele de manipulare la suprafaţă şi sub apă ale atât de preţuitei arme pe mare în actualul război.

Suveranul a eşit apoi în largul mării pe una dintre vedetele rapide torpiloare ale unei escadrile a Marinei Regale Române. Escorta vedetei a fost făcută de ambarcaţiuni din aceeaşi escadrilă.

Suveranul a fost astfel prezent pe frontul maritim românesc, înfruntând cu dispreţ regesc primejdia unui duşman, care putea fi pretutindeni.

In largul mării, Suveranul a urmărit cu viu interes o acţiune temerară de atac cu torpile, desfăşurată de vedete.

Vedetele au lansat grenade de fund antisubmarine şi apoi au executat o misiune de protecţie cu perdea fumigenă.

La orele 1 jum. M. S. Regele şi M. S. Regina Mamă Elena au luat prânzul pe bordul uneia dintre navele Marinei Regale Române.

Înălţarea în grad a nouei promoţii de ofiţeri „Mihai Viteazul"

La Sibiu, în cadrul unei înălţătoare manifestări, M. S. Regele a asistat la ceremonia înălţării în grad a promoţiei de ofiţeri 1943, „Mihai Viteazul".

După o cuvântare istorică a d-lui Mareşal Ion Antonescu, şeful promoţiei „Turda" din 1902, în care a arătat apropierea simbolică a numelui nouii promoţii şi datoria tinerilor ofiţeri, M. S. Regele înmânează şefilor de promoţie ai fiecărei arme, începând cu cea din 1941 „Marius Dumitrescu", câte o sabie de onoare. La marină au primit acest regesc dar :

MIRCEA DAN METZ, şeful promoţiei 1941, căzut la datorie ca şi Marius Dumitrescu : decorat cu „Mihai Viteazu".

CENUŞE VASILE, aspirant mecanic 1941.

DIACONESCU MARCEL, aspirant de punte, şeful promoţiei 1942.

GUGOAŞE GHEORGHE, aspirant mecanic, şeful promoţiei 1942.

TOMESCU CONSTANTIN, aspirant de punte, şeful promoţiei 1943.

POPESCU ION, aspirant mecanic, şeful promoţiei 1943.

Sublocotenentul *Stanciu Constantin,* şeful promoţiei din infanterie, „primind tresa în inima Ardealului", jură „să croiască Neamului, drumul hărăzit de istorie, hotărâţi a urma fapta lui Marius Dumitrescu".

Nouii aspiranţi sunt :

Aspiranţii promoţiei „Mihai Viteazul" :

Punte : Tomescu Constantin, Carp Mircea, Anghelescu V. Elizel, Ovaliu Ion, Moldovan N. Dumitru, Roşulescu P. Ion, Andronescu I. Teodor, Lupoaie I. Florian, Radianu Mircea, Babalâc C. Paul, Hagiac Romeo, Stroescu Anghelov, Vasilescu Aurel, Rădulescu Mihai, Chivăran Ion, Pfetler Oto Gheorghe, Slianu Alexandru, Constandache Constantin, Mihăilescu Gh., Drăguşin Constantin, Brătescu I. Teodor.

Maşini : Popescu Ion, Anghelescu Gheorghe, Miron Vasile, Horia Traian, Niculescu Gh. Dumitru.

Liga Navală le urează ca Dumnezeu să le împlinească jurământul cu care s'au legat.

Ziua Marinei

Anul acesta, „Ziua Marinei", Duminică 15 August (Sf. Maria Mare) a. c., se va sărbători în întreaga țară printr'un Te-Deum, închinat Eroilor marinari, căzuți dealungul veacurilor pentru Neam şi Rege. In localitățile unde este posibilitate se vor face concursuri și manifestări nautice, iar acolo unde sunt filiale L. N. R. și șezători, producții sau conferințe cu caracter marinăresc. In București se va oficia un serviciu divin la biserica Sf. Spiridon (Șerban Vodă) la care sunt rugați a lua parte toți membrii Ligei Navale Române și familiile celor căzuți în războaiele Națiunei române.

Filiale noui

Sighişoara (Târnava Mare)

In şedința consiliului de colaborare ținută în ziua de 18 Iunie 1943, la Prefectura jud. Târnava Mare, din inițiativa d-lui Col. Traian Antohi, s'a desbătut reînvierea filialei din Sighişoara.

D-l Prefect roagă pe d-nii membrii ai Consiliului să se considere adunați în adunarea generală a acestei filiale şi să aleagă membrii din compunerea comitetului local care potrivit art. 54 din din statutele Ligii Navale Române, se compune dintr'un preşedinte care este şi preşedntele filialei, un vice-preşedinte, 3 membrii şi 1 secretar. Comitetul acceptă propunerea şi în unanimitate de voturi se aleg :

1. Lt. Col. Traian Antohi, Prefectul jud. Târnava Mare, ca preşedinte al filialei Ligii Navale Sighişoara şi preşedintele comitetului local.

2. D-l Gavril Rusu, Inspector şcolar al învățământului primar județean, ca vice-preşedinte.

3. D-l Tuliu Racoță, Directorul Liceului „Principele Nicolae" membru.

4. D-na Dobre, Directoarea Liceului de Fete din Sighişoara.

5. D-l Herlea Laurean, Directorul şc. primare de Stat din Sighişoara, membru.

6. D-l Damian Mihail, şef de birou dela Prefectura jud. Târnava Mare, în calitate de secretar, cassier al Comitetului local.

Filiala Moldova Veche

Cu mare bucurie ne vine vestea că, mulțumită stăruinței d-lui *Gh. Barozi*, harnicul şi devotatul membru al L.N.R., care anii trecuți a activat la Balcic, în ziua de 4 Iulie a luat ființă filiala din Moldova Veche, cu următorul comitet :

Colonel *Theodor Theodorianu*, prefectul jud. Caraş preşedinte de onoare.

Preşedinte activ d. *Grivei Mihail*, pretor.

Vice-preşedinte d. *Paleu Valeriu*, notar.

Secretar : d. *Gh. Barozi*, căpitanul portului.

Casier : d. *Popescu Ştefan*, ofițer de port.

Cenzori : d. *Iordăchescu Constantin*, şeful vămii şi d. *Ivanovici Alexandru*, comerciant.

Urăm ambelor filiale isbândă în nobilul scop al L. N. R.

Donatori

Dela ultimul număr Centrala L. N. R. a mai primit următoarele donațiuni :

Ministerul Culturii Naționale şi Cultelor 20.000 lei.
D. Țoculescu Ştefan, armator 20.000 lei

D-nii : General I. Anastasiu, General Dr. V. Panaitescu şi Comandor Emil Oprişan, au donat cărți şi broşuri pentru biblioteca L. N. R.

Ordin circular.

Pentru o perfectă [illegible]e a menirei ce are şi a serviciului pe care Liga Română îl aduce marinei, iată ce ordin circular [illegible]AMIRinisterul subsecretar de stat al marinei tutulor co[illegible]le Liganentelor, în urma rugăminței făcută de centrala L. N .R. Comunicarea, primită de la minister, cu nr. 619, din 15.VI.1943, are următorul cuprins :

„La adresa Dvs. nr. 487/1943,

Avem onoare a face cunoscut că d-nul Ministru Subsecretar de Stat al marinei, prin rezoluția pusă pe referatul acestui serviciu nr. 3024/1943, a hotărît să fie membrii de drept ai acelei asociațiuna[illegible]nal :

— Ofițerii activi de marină ;

— Maeştrii şi submaeştri militari de marină :

— Funcționarii civili de marină cari ocupă una din funcțiunile de specialitate prevăzută de Codul funcționarilor publici şi de legea nr. 1344/943 pentru funcționarii dela S. M. R. şi N. F. R.

Cu nr. 3024, de astăzi s'a dat ordin tuturor comandamentelor de a reține, din soldele personalului, pe luna Iulie 1943, cotizațiile cuvenite şi să le verse Ligii Navale Române.

Secretar G-ral pt. Marină,
Comandor, (ss) *August Roman*".

Rezultat de examen

La examenul de Şef de Echipaj Maritim ținut la Căpitănia Portului Constanța au reuşit :

1) Stoica Dumitru ; 2) Voica Traian ; 3) Ionică Cristea ; 4) Popescu Ştefan ; 5) Burtăverde Ştefan ; 6) Cheoseaua Ioan ; 7) Rusu Petre.

Decorări

D. General N. Negreanu, directorul secretariatului L. N. R. a fost distins cu ordinul „Vulturul German" cl. I, pentru activitatea sa culturală.

Comitetul de Direcție

din 3 Iunie 1943

Au participat membrii: domnii v. amiral-adjutant N. Păiş, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu [illegible] C. Asvadurov, avocat I. Gr. Perieteanu, Apostol Culea, [illegible]U. Sâmboteanu.

Prezidează d. amiral Păiş, care propune, fiind zi[illegible]Eroilor, să se păstreze un moment de reculegere pentru eroii țării din războaele trecute şi cel actual, ceeace se păstrează.

Asupra ordinei de zi s'au discutat şi hotărît următoarele chestiuni:

I. Comunicări.

1. La felicitările expediate de centrala L.N.R. de Sf-ții Constantin şi Elena, s'au primit răspunsuri dela M. S. Regina-Mamă Elena şi dela membrii Ligii cărora li s'au trimis felicitări.

2. Publicațiunile editate de centrala noastră apărute de curând, sunt: **Revista noastră pentru tine[illegible]** [illegible]unie 1943),

A. B. C. marinăresc vocabular în cinci limbi (a 51-a publicaţiune) şi **Nuvele marinăreşti** (a 49-a publicaţiune), traduceri şi prelucrări de C. A. Delatyras şi Scarlat Preajbă.

3. Sunt citite adresele-răspunsuri dela „Asociaţiunea scriitorilor militari români" şi „Societatea scriitorilor români", cărora Liga le-a trimis „A. B. C. marinăresc".

4. Se face cunoscut că la expoziţia şcolară de desenuri, deschisă în Bucureşti, participă şi Liga Navală, cu două panouri ale concurenţilor cari s'au distins la concursurile organizate de centrala L. N. R.

5. Se citeşte adresa din 24.V.1943, primită dela F.R.S.A., la care a participat d. comandor Negulescu, în ziua de 29 Mai a. c., pentru consfătuire în vederea coordonării eforturilor pentru reînceperea activităţii sporturilor pe apă.

6. Se aduce la cunoştinţă că, în urma iniţiativei luată de centrala L.N.R., ministerul culturii naţionale a dat o circulară către toate şcoalele din ţară pentru organizarea concursurilor scrise şi desenuri pe şcoli primare şi şcoli secundare în acest an la **Ziua Marinei.**

7. Se ia act de donaţiunea d-rei Elena Irinescu (din Iaşi), pentru cea mai bună poezie compusă de un gradat marinar. I s'a mulţumit personal şi s'a publicat, în revistă, acest concurs cu premiu.

8. S'a mulţumit, în scris, d-lui comandor rez. Sablin pentru donaţia cărţii **Almanacco navale** (Milano, 1940, XIX), spre a fi oferită concurentului care va fi premiat la concursurile din acest an. Această carte va fi dată candidatului care va fi premiat şi la scriptic şi la desen.

9. S'a primit donaţiunea de 20.000 lei dela primăria Timişoara şi 50.000 lei dela şantierele navale Galaţi, cărora s'a mulţumit.

II. **Dela filiale**

Se prezintă actele primite dela filialele L.N.R. Brăila, Calafat, Cetatea-Albă, Braşov, Ismail şi Tulcan, pe care comitetul le-a ratificat.

III. **Ziua apelor**

Faţă de actuala stare de război, anul acesta nu va avea loc serbarea **Ziua apelor.**

IV. **Adunarea generală.**

Adunarea generală a membrilor Ligii se fixează în ziua de Duminică 20 Iunie 1943, ora 10,30, în sala de festivităţi a cercului militar Bucureşti. Se va proceda, conform statutului, pentru convocare şi ţinerea acestei adunări.

COMITET DE DIRECŢIE
(din 16 Iunie 1943)

Membrii prezenţi sunt domnii: v. amiral-adjutant N. Păiş, comandor A. Negulescu, inginer N. Iliescu-Brânceni, avocat C. Asvadurov, Apostol Culea, general N. Negreanu.

Prezidează şedinţa d. v. amiral-adjutant N. Păiş, care, deschizând-o, se discută ordinea de zi şi se hotărăşte asupra următoarelor chestiuni:

1. Se citeşte răspunsurile la primirea nouei lucrări **A. B. C. marinăresc** ce s'a trimes la diferite persoane şi autoerităţi.

2. Se dă citire ordinului Nr. 3024/F/15.V.1943, primit dela subsecretariatul de stat al marinei, ca urmare a adresei centralei L.N.R. Nr. 487/1943, relativ la hotărîrea, luată de minister, ca să fie consideraţi membri de drept ai Ligii: ofiţerii activi de marină, maeştrii şi submaeştrii militari de marină şi funcţionarii civili din marină, prevăzuţi în codul funcţionarilor publici şi în legea Nr. 1344/1943, pentru funcţionarii dela S.M.R. şi N.F.R.

3. Se ia act de propunerea din adresa Nr. 79/1943, a filialei Constanţa, ca toate articolele apărute în publicitate să fie strânse într'un volum şi apoi tipărite.

4. Se va interveni în sensul adresei Nr. 78/1943, dela filiala Constanţa, ca la cenzurarea publicaţiunilor să fie destinat un ofiţer de marină.

5. Se citeşte adresa Nr. 1335/1943, primită dela filiala Braşov, prin care ni se face cunoscut că în ziua de 23 Mai a.c. a avut loc concursul literar, la care au participat 47 copii (22 fete şi 25 25 băeţi), şi în ziua de 25 Mai a.c., a fost concursul de desen, la care au participat 42 copii (16 fete şi 26 băeţi); celor distinşi, li s'au acordat 3 premii şi o menţiune, Se vor aduce mulţumiri filialei, iar darea de seamă se va publica în revistă.

6. Se prezintă ordinea de zi, care va fi desvoltată la adunarea generală anuală din ziua de Duminică 20 Iunie 1943, ora 10,30; apoi se citeşte textul dării de seamă a centralei L.N.R. pe 1.IV.943, care comitetul îl aprobă.

Concursul de antrenament dela Strandul Obor

Sub auspiciile Ligei Navale Române, s'a desfăşurat Duminică 25 Iulie a. c., la strandul Obor un concurs de verificare şi antrenament a piticilor începători, copiii şi seniorii cluburilor nautice din Capitală.

Au luat parte următoarele cluburi nautice: Liga Navală Română ,Stadiu Român ,Viforul Dacia şi C. F. R. Rezultatele tehnice au fost următoarele:

55 m. liber copii.

1) Marinel Gh. (L.N.R.) 49 sec.; 2) Marinescu N. (C.F.R) 52 sec.; 3) Marinescu Ctin (L.N.R.) 1 min.

110 m .liber domni

1) Dumitrescu N. (L.N.R.) 1 m. 23 s.; Tănăsescu V. (L.N.R.) 1 m. 40 sec.; 3) Stoica I. (St. R.) 1 min. 47 sec.

37 m. liber copii

Seria I: 1) Niculescu I. (St. R.) 30 sec.; 2) Dumitrescu Mircea (St. R.) 31 sec.; 3) Marin V. C-tin (St. R.) 23 sec.

Seria II: 1) Flobert I. (L. N. R.) 29 sec.; 2) Barbu Florea (L. N. R.) 35 sec.; 3) Marinescu Lucian (L. N. R.) 45 sec.

110 m. piept doamne

1) Mărgineanu Elena (L. N. R.) 2 m.; 2) Matache Maria (L. N. R.) 2 min. 5 sec.; 3) Gădici Lucia (St. R.) 2 min. 15 sec.

110 m. piept domni

1) Guguianu H. (L. N. R.) 1 min. 38 sec.; 2) Tudori Şt. (C. F. R.) 1 min. 43 sec.; 3) Georgescu M. (V. D.) 1 min. 47 sec.

37 m. piept copii

Seria I: 1) Scordaliu I. (L. N. R.) 37 sec.; 2) Ionescu Gh. (St. R.) 38 sec.; 3) Ghiţescu I. (St. R.) 40 sec.

Seria II: 1) Florescu Ctin (L. N. R.) 36 sec. 2/10; 2) Neagu M. (St. R.) 38 sec.; 3) Coconaşu I. (L. N. R.) 39 sec.

Seria III: 1) Precup M. (L. N. R.) 36 sec. record naţional; 2) Bădulescu Cornel (L. N. R.) 39 sec.; 3) Verbănescu N. (St. R.) 40 sec. 8/10.

110 m. spate domni

1) Guguianu H. (L. N. R. 1 min. 45 sec.; 2) Floreşteanu I. (C. F. R.) 1 min. 50 sec. 6/10; 3) Lăzărescu C-tin (L. N. R.) 2 min.

37 m. spate fetiţe

1) Dragoş Ana (L. N. R.) 46 sec. 2) Iorgulescu Smaranda (St. R.) 1 min. 4 sec.

37 m. spate copii

Seria I: 1) Niculescu I. (St. R.) 36 sec. 4/10; 2) Ioniţă Gh. (L. N. R.) 40 sec.; 3) Neagu Marius (St. R.) 42 sec. 4/10.

Seria II: Marinel Gh. (L. N. R.) 32 sec. 6/10; 2) Georgescu M. (C. F. R. 37 sec.; 3) Dumitrescu M. (L. N. R.) 39 sec.

55 piept doamne

1) Mărgineanu Elena (L. N. R.) 54 sec.; 2) Dumitrescu Elena (L. N. R. 1 min. 01 sec.; 3) Gâdici Lucia (St. R.) 1 min. 25 sec.

18 m. liber pitici începători

1) Barbu Floreá (St. R.) 15 sec.; 2) Mocănescu C. (St. R.) 16 sec.; 3) Văcăroiu P. (St. R.) 17 sec.

Ştafetă 3 × mixtă domni

1) L. N. R. (a); Guguianu H., Lăzărescu C-tin, Dumitrescu N. 2 min. 09 sec.; 2) C. F. R.: Floreşteanu H. Pătulea I., Tudor D. 2 min. 12 sec.

L. N. R. b): Marinel Gh., Precup V., Tănăsescu I. 2 min. 30 s.

Ştafetă 3×37 m. mixt pitici începători

1) Stadiu Român (a).

La sfârşit a avut loc un match de polo pe apă între diferite combinate, pentru antrenament. Liga Navală Română prin înţelegătorul şi frumosul gest al dlui comandor A. Negulescu (Moş Delamare), a distribuit primilor 3 clasaţi, cărţi, broşuri şi fotografii marinăreşti din publicaţiile Ligei Navale Române.

Al 2-lea concurs de înnot dela Strandul Obor.

Duminică 1 August a avut loc la ştrandul Obor, al 2-lea concurs de antrenament. Deşi lipsit de elementele principale plecate în turneul CFR, totuşi cursele au dat loc lao întreceri disputate.

Au fost prezenţi d-nii Lt. comandor Eug. Săvulescu, preşedintele F.R.S. Apă, Teo Krantz, Victor Catina şi Paul Stroescu membrii în F.R.S. Apă.

Cursele au întrunit în majoritate copii între 14—16 ani, 9—10 ani şi câţiva înnotători de clasă în sistemul „piept". O surpriză, a fost înfrângerea înnotătoarei Ştefran Isabela dela Stadiu Român, de către tânăra Mărgineanu Elena dela L.N.R. la cursa de 110 m. liber doamne.

Rezultatele technice au fost următoarele:

55 m. piept copii.

Seria I-a: 1. Florescu C-tin (St. R.) 59 şi 4 zecimi; 2. Paraschiv I. (LNR) 1 m. 05; 3. Niculae Florea (St. R.) 1,05 4 zecimi.

Seria II-a: 1. Ionescu D. (V. D.) 47 s. 2 zecimi; 2. Zaharescu I. (LNR) 50 s. 2 zecimi; 3. Apetiti I. (St. R.) 56 s.

110 m. piept doamne.

1. Mărgineanu Elena (LNR) 1 m. 54 s. 2 zecimi; 2. Ştofran Isabela (St. R.) 1 m. 54,4 zecimi; 3. Niculescu Henryette (CNR) 1 m. 54 6 zecimi.

55 m. spate copii.

1. Niculescu I. (St. R.) 58 s. 4 zecimi; 2. Lăsculescu Fl. (VD.) 1 m. 02 s; 3. Ioniţă Gh. (VD.) 1 m. 04 s.

55 m. liber copii.

1. Dumitrescu N. (St. R.) 52 s. 6 zecimi.

110 m. piept domni.

Seria I-a: Popescu Gh. (VD) 1 m. 34 s.; 2. Guguianu H. (LNR) 1 m. 38 s; 3. Georgescu N. (VD) 1 m. 45 s.

Seria II-a: Ionescu D. (VD) 1 m. 44 s. 4 zecimi; 2. Ionescu M. (LNR) 1 m. 54 s.; 3. Pârvănescu Tache (St. R.) 1 m. 55 s.

55 m. liber copii (sub 14 ani).

1. Folberg M. (St. R.) 45 s. 4 zecimi; 2. Marin D. C-tin (St. (St. R.) 58 s.

110 m. spate domni.

1. Fischer Piciu (VD) 1 m. 49 s. 2 zecimi; 2. Hortinschi L. (VD) 1 m. 51 s.; 3; Guguianu H. (LNR) 1 m. 58 s.

55 m. piept copii.

Seria I-a: 1. Neagu Marin (St. R.) 58 s. 2 zecimi; 2. Alex. C-tin (V. D.) 1 m. 06 s.; 3. Popescu Gabriel (LNR) 1 m. 09 s.

Seria II-a: 1. Tomoşoiu V. (St. R.) 1 m.; 3. Scordaliu Gh. (LNR) 1 m. 02 s.

37 m. liber pitici.

1. Mocănescu M. (St. R.) 38 s.; Cosma C-tin (St. R.) 37 s.; 3. Alexandru P. Ioan (VD) 41 s.

S'au înregistrat timpuri mulţumitoare pentru antrenament, iar afluenţa publicului şi a concurenţilor, au dat o mare satisfacţie, celor ce se străduesc pentru propăşirea nataţiei.

Locot. PAUL EPUREANU

Sâmbătă 31 Iulie s'a disputat la bazinul din Sibiu, în faţa unui public numeros, întâlnirea de înnot între echipa C.F.R. din Bucureşti şi Universitatea Cluj din Sibiu.

Totalizându-se punctele din probele de înnot cari s'au ţinut, Universitatea s'a clasat I-a cu 47 p. urmată de C.F.R. cu 28 p.

Rezultate tehnice (50 m. liber copii)

1. Marinel Gh. (CFR.) 36"2; 2. Ciolan (U) 40"; 3. Carp (U) 40".

50 m. liber juniori.

1. Nemeş (U) 32"6' 2. Mirea (CFR.) 35"5; 3. Uleiu (U) 35"7.

50 m. Brasse copii

1. Ionescu (CFR.) 50"; 2. Iordaoche (U) 54".

100 m. Liber domni

1. Bâra (U) 1'10"8; 2. I. Slăvescu (CFR) 1'12"7; 3. Dumitrescu N. (CFR) 1'13"9.

50 m. Brasse juniori

1. Guşu (U) 44"6; 2. Bogdan (U) 47"; 3. Niculae (CFR) 48".

100 m. Brasse domni.

1. C. Vasiliu (CFR) 1'40"4; 2. Ştefan (U) 1'41"3; 3. Beisovschi (Armin) 1'47"3.

100 m. Spate domni.

1. Stolojaon (U) 1'39"4; 2. Simonschi (CFR) 1'40"4; 3. Floreşteanu (CFR) 1'48".

100 m. liber juniori.

1. Arion Gh. (U) 1'21"4; Uleu (U) 1'32"2; 3. Tănăsescu (CFR) 1'33".

200 m. brasse domni.

1. Petri (U) 3'20".

Punctaj general.

1. Universitatea 47; 2. CFR. 28.

Polo pe apă.

La sfârşit s'a jucat matchul între cele două echipe, victoriao revenind CFR.-ului cu 3—2. La pauză rezultatul era egal 1—1.

Punctele au fost marcate pentru învingători de Teodorescu Ţapu 2 şi I. Slăvescu 1, iar pentru învinşi de Bâra şi Peri.

Au fost prezenţi dintre oficiaolii, d-nii Onoriu Cheţeanu, dr. L. Stoicoiu şi ing. Niţescu, conducătorul CFR.-ului.

Programul competiţiunilor nautice

Sâmbătă 14 August orele 15 (3) p. m. şi Duminică 15 August *„Ziua Apelor"* orele 15 (3) p. m. la ştrandul Obor se vor desfăşura concursurile de înnot ale Ligei Navale oRmâne dotate cu trofeele: *Cupa Amiral Coandă* pentru înnot şi *Cupa Eroilor marinari* pentru polo pe apă.

Duminică 15 August *„Ziua Marinei"* orele 9 dim. pe lacul Floreasca vor fi demonstraţiuni de canotaj (skiff, caiace şi yole).

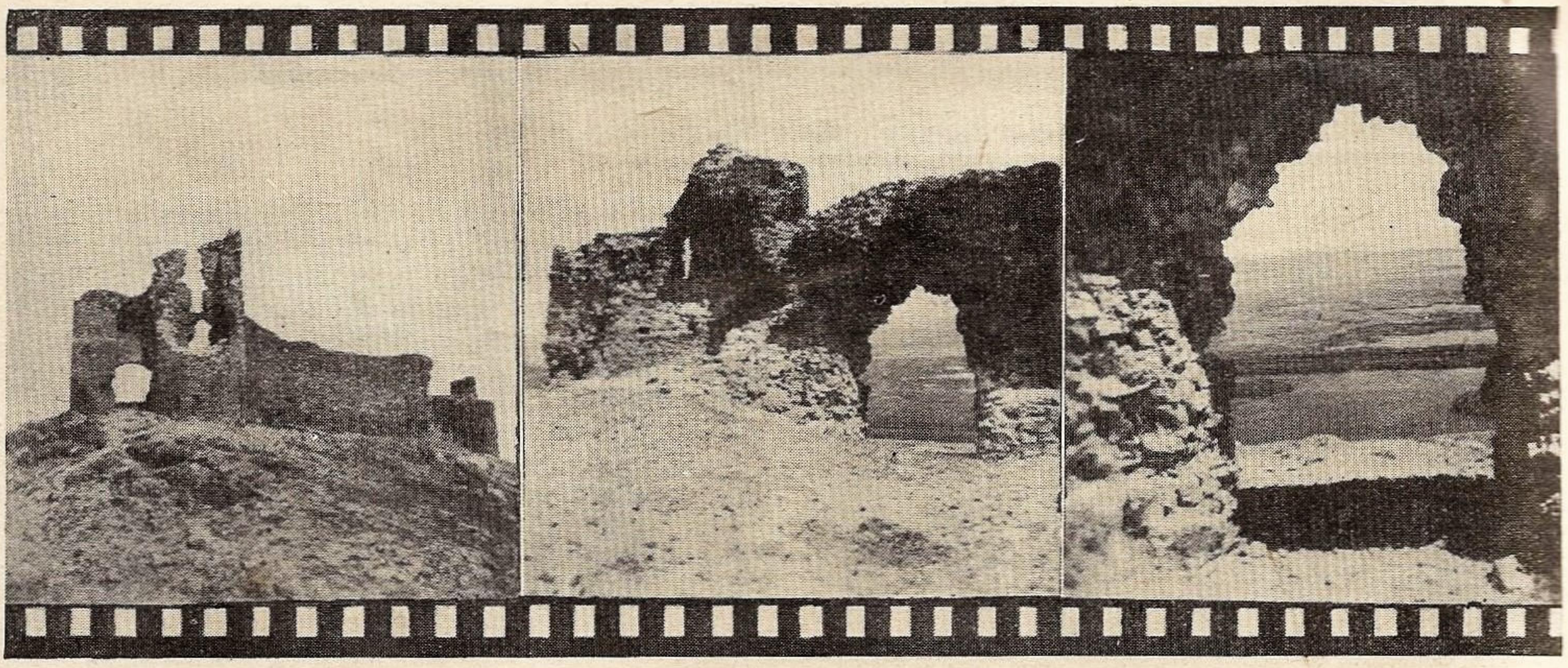
Sâmbătă 21 August şi Duminică 22 August orele 9 dim. se vor desfăşura la strandul Obor, *Campionatele Regiunei Muntenia* de înnot şi polo pe apă.

Duminică 22 August, va fi *Cursa de înnot Silistra-Călăraşi* pe Dunăre, de 14 km. organizată de Clubul Atletic Ialomiţean.

Sâmbătă 28 August orele 15 (3) p. m. şi Duminică 29 August orele 9 dim. vor fi la strandul Obor Campionatele Naţionale de înnot şi polo pe apă.

Duminică 5 Septembrie orele 9 dim. se va disputa la strandul Obor *Cupa Regiunei Muntenia „Petre C. Angelescu„.*

Duminică 12 Septembrie orele 9 dim. se vor desfăşura pe lacul Floreasca *Campionatul Bucureştean de canotaj* (skiff şi caiace).



Pe malul Limanului se văd ruinele istorice de la Cetatea Albă.

Muncitorul şi marea

de

Lt. PAUL EPUREANU

Pentru cine n'a văzut întinsul verzui sau albastru al mării, încreţiturile mici ale luciului ei, cu lâna spumoasă a mieluşeilor ce vin necontenit spre ţărm, sau cine n'a auzit murmurul valurilor ce se sparg la ţărm, când înserarea cade calmă pe malul mării şi luna pluteşte ca un măr domnesc pe talgerul nesfârşit al apei, nu ştie dece marinarul poartă în sufletul lui acea poezie a dorului de ducă, ce-i fredonează la ureche o simfonie nostalgică de ţărmuri noi, de lume nouă, de iubire, de cântec şi de joc.

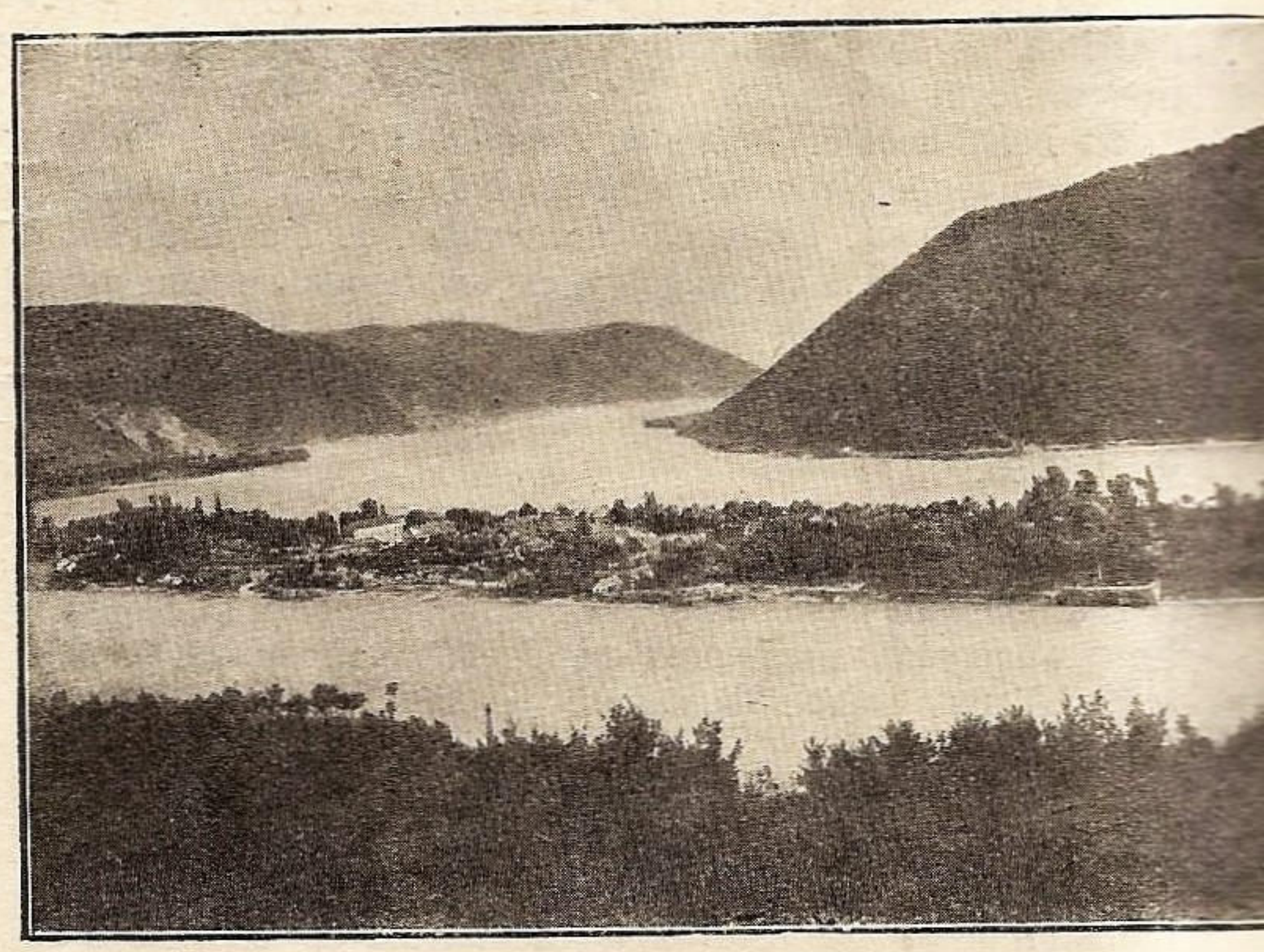
In serile calme ale plutirei, pe punte, în acorduri de ghitară, sau acordeon, marinarul îşi revarsă dorul lui în largul mării, spunând vântului şoaptele de iubire, ca să le ducă pretutindeni, acolo unde inima lui bate în ritmul valului ce-l poartă.

Marea este o şcoală a vieţei şi un raft de cărţi pentru ochii sufletului şi ai minţii. Cine călătoreşte în largul ei, ştie de ce omul în sbuciumul vieţei se ridică sau scoboară în valurile sociale ale omenirei, care ca şi valurile mării, sunt mai mari sau mai mici, şi te afundă astăzi, ca să te ridice mâine, ca din nou într'o zi să te afunde şi iar să te ridice.

Nestatornicia mării este viaţa însăşi a omului şi a tot ce este omenesc. Azi eşti aci, mâine în altă parte. Vezi oameni noi, oameni vechi,, castele istorice din răsăritul omenirei, ruini din care s'au clădit legendele şi poemele omenirei, care şi astăzi sunt leagăn de cultură, pentru tot ce omenirea posedă ca civilizaţie.

Tu! Muncitorule român! O zi, două, o săptămână de recreaţie în vântul sărat şi binefăcător al mării, în soarele arzător resfrânt din oglinda lui, îţi vor da trupului şi sufletului tău, puteri înzecite, ca să poţi bate ciocanul pe nicovală şi să strângi minghinea la teşgheaua de muncă.

Când primi fiori ai primăverei şi primele raze calde ale verei, îţi străbat fibrele musculoase ale trupului, spune o vorbă asociaţiei tale de *„Muncă şi Lumină"* despre mare, despre apă, despre o excursie pe mare sau pe Dunăre.



Insula Ada-Kaleh

Mergeţi la cei care vă sunt aproape şi uşile se vor deschide şi cu un preţ modest, vei avea o zi, două sau trei, de drum, pe întinsul apelor româneşti, acolo unde şi murmurul valurilor cântă tot cântece şi legende româneşti.

Pe unde vei trece, din ţărmul sterp sau împodobit cu locuinţe omeneşti, vei înţelege lupta ta, muncitorule!, pentru România de mâine.

Activitatea Soc. G-rale de Gaz şi Electricitate şi introducerea gazului metan

Acum 75 ani s'a înzestrat oraşul Bucureşti cu o uzină pentru producerea gazului prin distilarea cărbunilor şi cu o reţea de distribuţie pentru luminatul străzilor şi al locuinţelor.

Concesionara fabricaţiei şi distribuţiei gazului a fost Societatea de Gaz şi de Electricitate care pe vremea aceea era numai „de gaz".

Infiinţarea acestui serviciu a însemnat un pas foarte mare spre progres, căci până atunci se folosea la luminat uleiu, lumânări de seu şi petrolul.

Despre electricitate nici nu putea fi vorba, căci primele instalaţii din lume s'au pus în funcţiune abea pe la 1880.

Uzina de gaz a fost construită la Filaret, pe lângă smârcurile unde se găseşte astăzi Parcul Carol I. In cursul timpului s'au făcut ameliorări şi măriri, iar reţeaua a fost extinsă la peste 300 km. lungime.

Acest gaz, care trebuia fabricat parte cu cărbuni străini, parte cu cărbuni din ţară, a fost folosit în cea mai mare parte numai pentru luminat.

Bogăţia regiunii petrolifere în gaze de sonde şi a Ardealului în gaz metan au condus Societatea Generală de Gaz şi Electricitate la proectul alimentării Capitalei cu asemenea combustibili.

După multe eforturi neisbutite, încercate în curs de aproape 10 ani, s'a ajuns în 1943 a se decide să se aducă gazul natural la Bucureşti, Societăţii Gen. de Gaz şi de Electricitate încredinţându-i-se rolul de a-i distribui pe bază Decretului-Lege Nr. 777/42, publicat în Monitorul Oficial Nr. 256 din 20 Oct. 1941.

In baza acestei legi s'au început lucrările.

Ce cuprinde proectul? Gazul provine din câmpurile Măneşti-Vlădeni, singurele zăcăminte de gaz natural (metan) neasociat cu petrolul, explorate până acum din vechiul regat.

Dela sonde transportul se face printr'o conductă de 323/368 mm., instalată şi exploatată de Regia Autonomă C.F.R.

Gazul soseşte în Bucureşti la Stăvilarul Ciurel pe Dâmboviţa, cu *mare presiune* (putând să ajungă până la cca. 30 atm.). In astfel de condiţiuni el nu poate să fie transportat prin oraş şi deaceea presiunea este redusă într'o staţie automată de reglare deocamdată la cca. 3—4 atm.

De aci înainte gazul este introdus în reţeaua numită de *medie presiune*, având diametrul exterior de 622 mm. Această reţea formează un inel ce trece prin apropierea industriilor şi nu este prea îndepărtat de centrul de consum menajer al oraşului.

Inelul are două diagonale cari servesc pentru echilibrarea presiunei.

Din acest sistem principal de circulaţie se vor desprinde numeroase ramificaţii destinate să alimenteze industriile, consumatorii mari şi staţiile automate de fiecare sector. In aceste staţiuni presiunea va fi încă odată redusă, şi va fi trimis într'o reţea aşa numită de *joasă presiune* din care se vor alimenta în special micile locuinţe.

Pentru fiecare consumator care este legat la reţeaua de medie presiune trebue să se instaleze câte o staţie automată de reglarea presiunei.

In linii generale proectul de distribuţia gazului în Bucureşti se compune din instalaţiunile mai sus arătate. Pe reţea se găsesc însă aparate diferite necesare distribuţiei: vane, sifoane, piese de dilatare, etc. cari trebuesc toate socotite şi aşezate din vreme la locul lor.

Instalarea reţelei de distribuţia gazului în Bucureşti este foarte grea din cauza că în subsolul străzilor se găsesc foarte multe instalaţiuni despre cari puţini au cea mai mică ideie. Acestea sunt instalaţiunile celorlalte servicii publice ale Capitalei: electricitate, apă, canalul, telegraful, telefonul, tramvaie şi căi ferate.

Toate acestea sunt piedici în calea aşezării conductei de distribuţie. Conducta principală de medie presiune are un diametru de 622 mm. cântărind pe metru 165 kgr. Nu este lesne să faci loc unei asemenea conducte când subsolul e plin de tot felul de canale şi cabluri.

Prin legea Nr. 777/42 Societatea Generală de Gaz şi de Electricitate este obligată să înceapă distribuţia în termen la 120 zile lucrătoare, după sosirea întregului material. Deşi acest material nu a sosit încă în întregime, prima parte a reţelei a putut să fie pusă în funcţiune în luna Iunie 1943, în numai 47 zile lucrătoare şi să alimenteze cu gaz Uzina Grozăveşti.

Această uzină, cea mai mare din ţară, a folosit până acum păcură, consumând anual cca. 60.000 tone, adică conţinutul a vreo 120 trenuri.

Prin introducerea gazului natural se va economisi combustibilul lichid cerut pentru alte nevoi ale ţării.

Alimentarea Capitalei cu gaz din regiunea Măneşti-Vlădeni este numai prima etapă.

Deocamdată va trebui începute lucrările, aşa cum prevede Legea Nr. 777/42 pentru construirea unei conducte care plecând din Ardeal regiunea (Botorca) va aduce la Bucureşti gazul metan din Transilvania, ceeace va permite a se satisface toate nevoile de gaz ale oraşului nostru.

După cum la 1868 introducerea gazului artificial a însemnat un pas mare spre progres, tot aşa astăzi, după trei sferturi de veac, aducerea gazului natural reprezintă un act de cea mai mare importanţă pentru Capitală.

Societatea Generală de Gaz şi de Electricitate totdeauna în serviciul interesului public, şi-a făcut şi de această dată deplina datorie pentru mai bine locuitorilor Municipiului Bucureşti.

Innotaţi

în

bazinul cu valuri

LIDO

Bd. Tache Ionescu, 5

este o amintire plăcută
dela „Mamaia"

Orchestra DINU ŞERBANESCU

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZĂU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.
CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.
IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.
GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.
TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.
RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.
TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.
Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARA „Renaşterea", numai vara, 20%.
Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart . . . . . „ 20
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vânătorii de Epave, de O. Negoescu . . . . . „ 220
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . „ 10
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . „ 10
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu . . . . „ 10
A. B. C. marinăresc în cinci limbi . . . . . „ 250
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100

Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
Angajamentul naval dela 26 Iunie 1941, de Căpit. I. Tocineanu . . . . . „ 30
Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu . . . „ 5
Cu submarinul la atacul Sebastopolului de Virg. C. Gheorghiu . . . . . „ 200
Totdeauna, Pretutindeni de E. Vârtosu . . . . „ 200
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu . . . „ 200
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (.0 × 80 cm.) . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 800

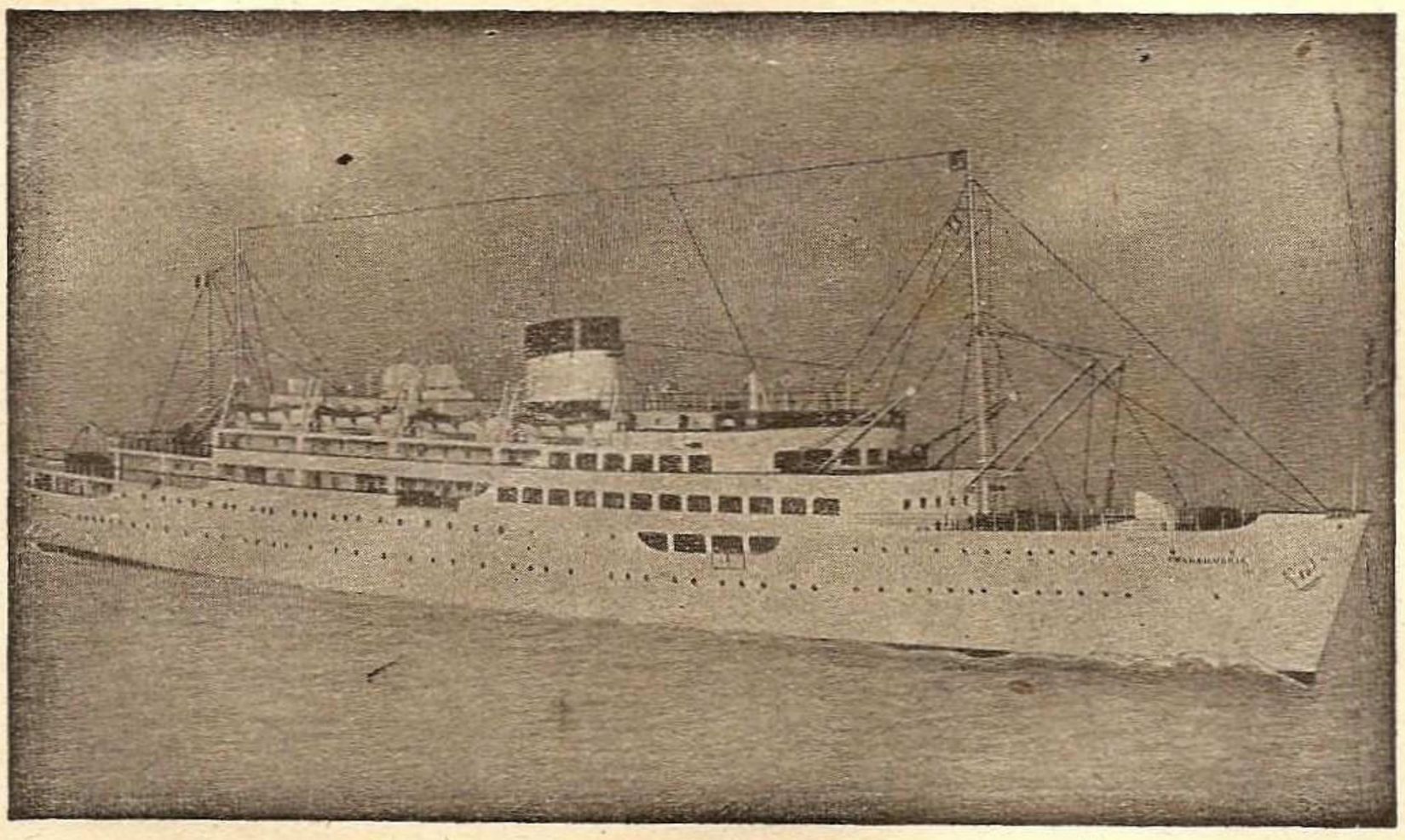
Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

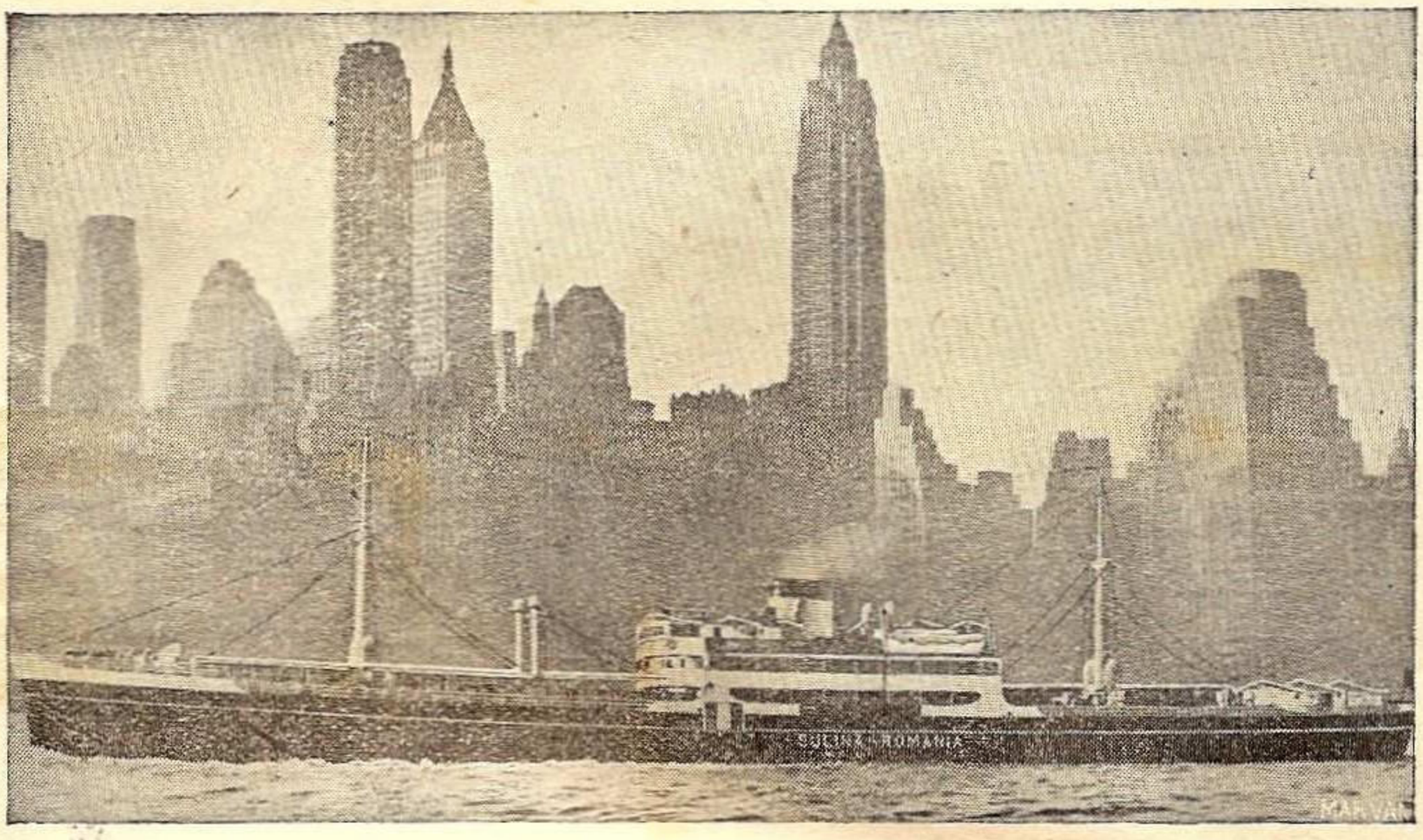
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.



Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65

VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei=Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

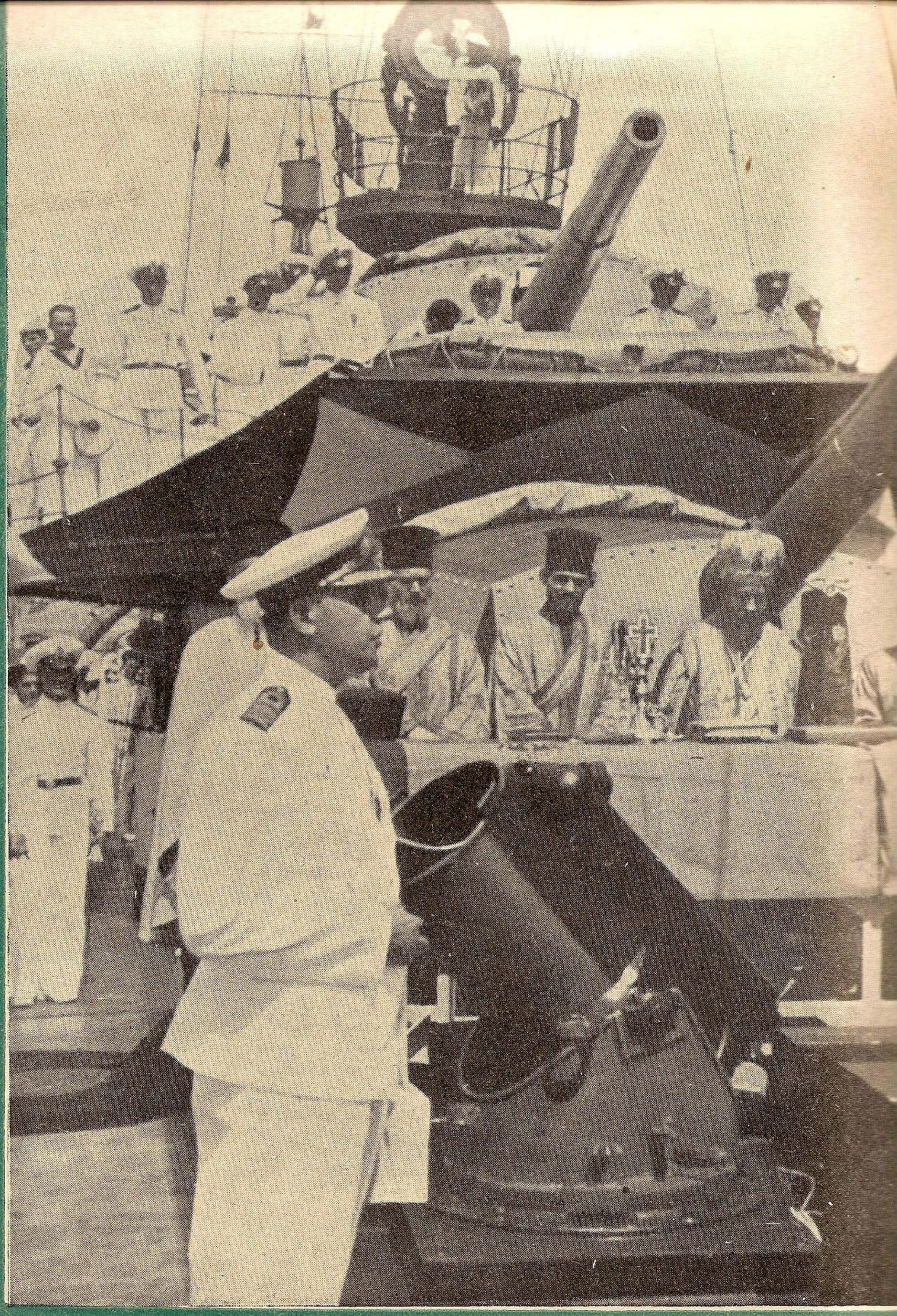
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LEI 60

L I G A
NAVALĂ
ROMÂNĂ

ERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."
(M KOGĂLNICEANU)



ZIUA MARINEI PE BORDUL UNEI NAVE DE RĂZBOI LA CONSTANŢ

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, Nr. 9—10 SEPTEMBRIE—OCTOMBRIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU ✱ Secretar : Lt. inv. PAUL EPUREANU

Numărul 9 – 10

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.
Cont C. E. C. 12.778

Septemb. / Octomb. 1943

CUPRINSUL:

L. N. R. Răsplata vitejiei Marinei noastre . . . pag. 157
Locot. Paul Epureanu : Ziua Marinei în Capitală . . „ 159
* * * Ziua Marinei la Filiale şi în Provincie . „ 166
Manea D. Ion : Sfânta Maria patroana marinarilor . „ 181
C.-Amiral C. Negru : Atacul submarinului şi apărarea contra vaselor de transport . . . . . „ 182
Cronicar : Răsboiul Aero-Naval . . . . . „ 183
Henry V. Găbunea : Eri au venit corăbierii, (versuri) „ 183
* * * Glasul Presei . . . . . „ 186
Cpt. Z. Negulescu : Gornistul . . . . . „ 194
Jean Schafhütl, Mircea Ionescu, Ion Plopu : Versuri . „ 195
Scarlat Preajbă : Recenzii . . . . . „ 196
* * * Informaţii . . . . . „ 201
L. N. R. Necrolog . . . . . „ 203
Lt. Paul Epureanu : Sportul Nautic . . . . . „ 206

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . Lei 500
Pentru străinătate . . . . . Lei 1000

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ; 300 lei maeştri, subofiţeri.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru doritorii a primi ambele reviste, cotizaţia este de 200 lei.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 120 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	5.000.—	3.000.—	2.000.—
3 luni	10.000.—	6.000.—	4.000.—
6 „	20.000.—	12.000.—	8.000.—
12 „	30.000.—	24.000.—	16.000.—

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L. N.R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Arad	Ing. Șef V. Pop	Centrul Nautic al Tineretului Arădean Eroul Lt. „Dante Gherman" (fost Clubul Mureș)
2. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
4. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
5. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
6. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
7. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieței
8. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
9. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
10. Cahul	Col. D. Dobrescu	
11. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
12. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
13. Cetatea Albă	Lt. Col. Ghețaru	La tribunal (grefă).
14. Chișinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieței.
15. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
16. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
17. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
18. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
20. Giurgeni	Primarul comunei	
21. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
22. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
23. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
24. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
25. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
26. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
27. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura județului
28. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
29. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
30. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
31. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
32. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
33. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
34. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
35. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
36. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
37. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La Cercul de Recrutare Olt.
38. Soroca	Maior A. Ursu	
39. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
40. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
41. Tg. Ocna	Col. Enescu	La Căminul Cultural „C. Negri"
42. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
43. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La Clubul „Renașterea".
44. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
45. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
46. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

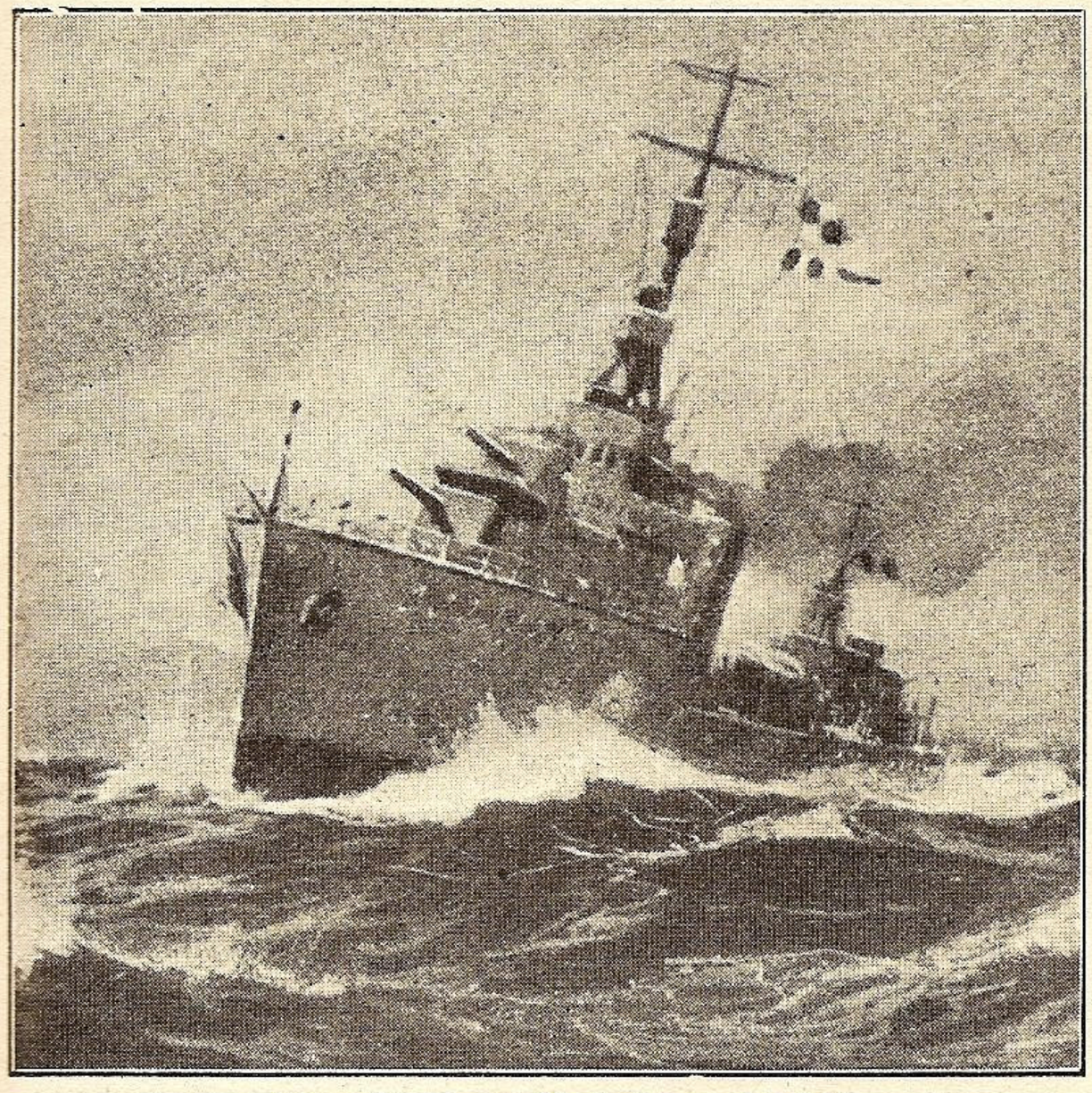
Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

RASPLATA VITEJIEI

Marinei Noastre



Distrugătorul „N. M. S. Regina Maria"

Mulţumesc călduros Ligii Navale Române, pentru frumoasele sentimente arătate cu ocazia zilei marinei, mică după măsura înţelegerii noastre de eri, dar mare după faptele ei de astăzi. Marina Regală şi-a asigurat de pe acum un loc de cinste în făurirea destinelor patriei noui. Fac urările mele cele mai bune pentru prosperitatea marinei române la înălţimea justă a faptelor şi a menirii ei.

MAREŞAL ANTONESCU

S'a conferit Ordinul „Steaua României" cu spade în gradul de Ofiţer cu panglică de „Virtute Militară", pavilioanelor următoarelor nave de război române:

*

Pavilionul Distrugătorului N. M. S. *Regina Maria*, pentru bravura şi spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul în executarea a 31 operaţiuni de război pe întinsul Mării Negre, protejând transporturile armatelor de uscat şi Marinelor aliate, precum şi operaţiunilor de minare împotriva inamicului, parcurgând 8920 mile în ape minate fără paravan sau dragaj, sub ameninţarea continuă a submarinelor şi aviaţiei inamice.

A colaborat la scufundarea Distrugătorului Moskowa. A grenadat submarinele inamice întâlnite, silindu-le să nu activeze, scufundând unul şi a respins atacurile aviaţiei inamicului, atât în largul Mării, cât şi în portul Constanţa, doborând un avion.

Pavilionul Distrugătorului N. M. S. *Regele Ferdinand I*, pentru bravura cu care comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, au executat 24 operaţiuni de război pe întinsul Mării Negre, protejând transporturile armatelor de uscat şi Marinelor aliate, precum şi operaţiunile de minare împotriva inamicului, parcurgând 6.925 mile în ape minate fără paravan sau dragaj, sub ameninţarea continuă a submarinelor continuă a submarinelor şi a aviaţiei inamice.

A grenadat submarinele inamice întâlnite, silindu-le să nu acţioneze scufundând unul şi a respins atacurile aviaţiei inamice, atât în largul Mării, cât şi portul Constanţa, doborând un avion.

*

Pavilionul Distrugătorului N. M. S. *Mărăşeşti*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, în executarea a 33 operaţiuni de război pe întinsul Mări Negre, protejând transporturile armatelor de uscat şi Marinelor aliate, precum şi operaţiunile de minare împotriva inamicului, parcurgând 9,247 mile în ape minate fără paravan sau dragaj, sub ameninţarea continuă a submarinelor şi aviaţiei inamice.

A grenadat submarinele inamice întâlnite, silindu-le să nu acţioneze şi a respins atacurile aviaţiei inamicului, atât în largul Mării, cât şi portul Constanţa, doborând un avion.

*

Pavilionului Distrugătorului N. M. S. *Mărăşti*, pentru bravura cu care comandantul, ofiţerii, maeştri şi echipajul acestor nave au executat 19 operaţiuni de război pe întinsul Mării Negre, protejând transpor-

turile armatelor de uscat şi Marinelor aliate, precum şi operaţiunile de minare împotriva inamicului, parcurgând 3.994 mile în ape minate, fără paravan sau dragaj, sub ameninţarea continuă a submarinelor şi aviaţiei inamice.

A colaborat la scufundarea Distrugătorului Moskowa.

A grenadat submarinele inamice întâlnite, silindu-le să nu acţioneze şi a respins atacurile aviaţiei inamicului, atât în largul Mării, cât şi în portul Constanţa, doborând un avion.

*

Pavilionul Submarinului N. M. S. *Delfinul*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, în executarea celor 9 misiuni de război în apele inamice.

La 5 Noembrie 1941, a scufundat în faţa Jaltei un transport militar de 12.000 tone.

A făcut parte din forţele navale care au blocat Sevastopolul.

*

Pavilionul Torpilorului N. M. S. *„Zmeul"*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, în executarea a peste 100 misiuni de război, de siguranţă A. S. şi patrulare pe întinsul Mării Negre, depăşind 11.000 mile parcurse prin apele infectate de mine sovietice, sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor şi forţelor de suprafaţă inamice, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc.

Prin atacul hotărît şi îndrăzneţ al submarinelor, întâlnite în cursul misiunilor executate, a zădărnicit toate încercările de atac contra convoaelor.

Pavilionul Torpilor N. M. S. *„Sborul"*, pentru bravura şi elanul cu care comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave au executat peste 100 misiuni de război de siguranţă A. S. şi patrulare pe întinsul Mării Negre, depăşind 11.000 mile parcurse prin apele infectate de mine sovietice, pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor sau forţelor de suprafaţă inamice, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc.

Prin atacul hotărît şi îndrăzneţ al submarinelor, întâlnite în cursul misiunilor executate, a zădărnicit toate încercările de atac ale convoaelor.

Pavilionul Torpilorului N. M. S. *„Năluca"*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu cu care comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave au executat peste 50 misiuni de război, de siguranţă A. S. şi patrulare pe întinsul Mării Negre, depăşind 6.000 mile parcurse prin apele infectate de mine sovietice, sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor şi forţelor de suparfaţă inamice, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc.

Prin atacul hotărît şi îndrăzneţ al submarinelor, întâlnite în cursul misiunilor executate, a zădărnicit toate încercările de atac ale convoaelor.

*

Pavilionului Canonierei N. M. S. *„Stihi Eugeniu"*. pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, în executarea a peste 120 misiuni de război, de dragaj, de siguranţă A. S. şi patrulare pe întinsul Mării Negre, depăşind 10.000 mile parcurse prin apele infectate de minele sovietice, sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor şi forţelor de suprafaţă ale inamicului, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc, asigurând transporturile şi toate operaţiunile întreprinse împotriva pericolului de mine sovietice.

Prin atacul hotărît şi îndrăzneţ al submarinelor întâlnite în cursul misiunilor executate, a zădărnicit toate încercările de atac ale convoaelor.

*

Pavilionului Canonierei N. M. S. *„Dumitrescu"*, pentru bravura cu care comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, au executat peste 150 misiuni de război, de dragaj, de siguranţă A. S. şi patrulare pe întinsul Mării Negre, depăşind 10.000 mile parcurse prin apele infectate de minele sovietice, sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor şi forţelor de suprafaţă ale inamicului, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc, asigurând transporturile şi toate operaţiunile întreprinse împotriva pericolului de mine sovietice.

Prin atacul hotărît şi îndrăzneţ al submarinelor, întâlnite în cursul misiunilor executate, a zădărnicit toate încercările de atac ale convoaelor.

*

Pavilionului Canonierei N. M. S. *„Ghiculescu"*, pentru bravura de care a dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, în executarea a peste 170 misiuni de război, de dragaj, siguranţă A. S. şi patrulare pe întinsul Mării Negre, depăşind 13.000 mile parcurse prin apele infectate de minele sovietice, sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor şi forţelor de suprafaţă ale inamicului, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc, asigurând transporturile şi toate operaţiunile întreprinse împotriva pericolului de mine sovietice.

Prin atacul hotărît şi îndrăzneţ al submarinelor, întâlnite în cursul misiunilor executate, a zădărnicit toate încercările de atac ale convoaelor.

*

Pavilionul Navei Port Mine N. M. S. *„Amiral Murgescu"*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, în executarea a 20 misiuni de război, din care 11 operaţiuni de minare în apele proprii sau inamice infectate de mine sovietice şi sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei submarinelor sau forţelor de suprafaţă ale inamicului, mult superioare ca număr, tonaj, şi putere de foc, reuşind astfel să asigure protecţii principalelor zone maritime prin baraje de mine care au constituit pentru inamic o pedică hotărîtoare în acţiunile întreprinse.

In misiunile de siguranţă ale convoaelor, a dat dovadă de acelaşi spirit de luptă şi de sacrificiu contribuind la succesul transporturilor executate.

*

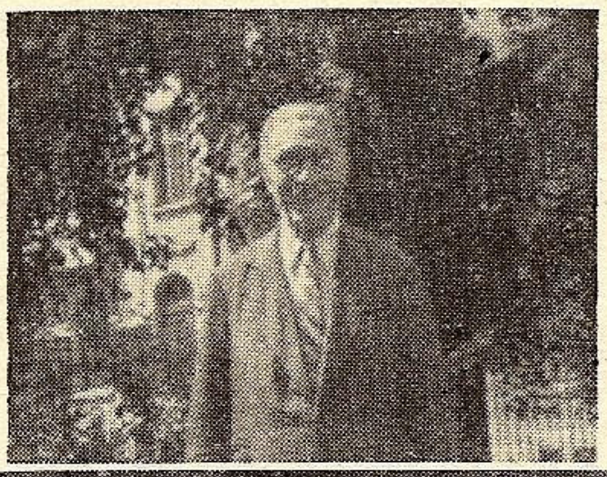
Pavilionului Crucişătorului Auxiliar *„Dacia"*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave, în executarea a 11 misiuni de minare în apele proprii sau inamice. infectate de mine sovietice şi sub pericolul permanent al aviatiei. submarinelor sau forţelor de suprafaţă ale inamicului. mult superioare ca număr. tonaj şi putere de foc. reuşind să asigure protecţia principalelor zone maritime prin baraje de mine, care au constituit pentru inamic o piedică hotărîtoare în actiunile întreprinse.

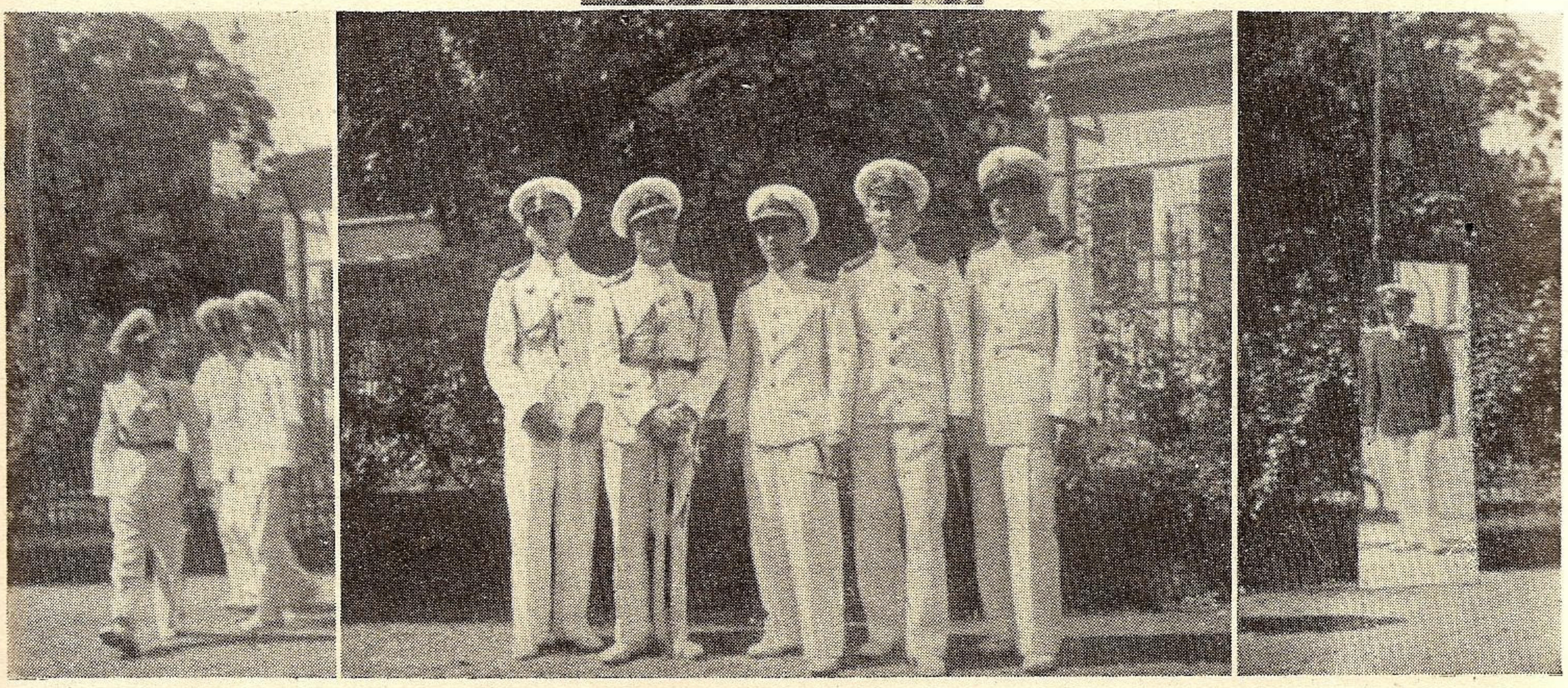
*

Peste cutele Pavilionului, roşii, galbene şi albastre, Steaua României, apare ca un simbol al României de Mâine, cu o Marină de răsboi puternică şi o Marină Comercială numeroasă.

L. N. R.

ZIUA MARINEI





Ofiţeri de marină tineri şi veterani la Biserica Sf. Spiridon

IN CAPITALĂ

In văzduh, pe văi, prin munţi, în văgăuni, în răsăritul îndepărtat bubue tunurile, clămpănesc mitralierele, hurue carele de luptă şi trosnesc brandurile, ducând pustiul şi moartea care seceră vieţile tinere ale eroilor, ce cad cu zâmbetul pe buze şi cu inima împăcată că şi-au făcut datoria către supremul lor ideal: Patria, liberă şi românească. In undele apei, mişună, lin şi neştiuţi marinarii, pe nave de război, de aprovizionare pe submarine, dragoare şi port mine, ca să asigure uscatului puterea de foc, muniţiile şi hrana zilnică a trupului. Primejdiile îi pândesc la tot pasul, atât din apă cât şi din văzduh; dar cu cât primejdiile sunt mai mari, cu atât încordarea şi virtutea marinarului se desfăşoară în toată splendoarea lor. Cu faţa liniştită, cu ochii vii, în gabie şi la periscop, el scrutează zările pentru a-şi duce la bun sfârşit misiunea. Dar iată un avion „Tunarii la posturi"! o luptă scurtă şi avionul cade în flăcări. Nava îşi continuă drumul spre ţelul ei. Apare un submarin „Funda grenadele antisubmarine" primejdia a trecut, pata de ulei arată că submarinul inamic zace fără viaţă în fundul mării. Nava liniştită merge înainte. E aproape de ţărm, un baraj de mine îi taie calea. Cu dibăcie ea îşi croeşte drumul şi ţinta e atinsă. Dar uneori aceste drumuri sunt presărate cu vieţile marinarilor. Jertfe pentru camarazii dela uscat, ca în unirea forţelor lor armate, să lupte pentru a salva Patria, Ogorul şi Neamul dela pieire. Aşa au căzut marinarii, ofiţeri, maeştri, subofiţeri şi soldaţi. Toţi înfrăţiţi cu unda mării. au căzut eroic, la datorie, murind în apa cu, care îşi unise viaţa lor de soldaţi. In cărţile de aur ale istoriei Neamului Românesc, numele lor vor fi înscrise ca şi numele martirilor morţi pentru Cristos, şi Cruce, iar Biserica îi va pomeni la zilele sărbătorilor în altarele catapetesmelor, pentru a duce din generaţie în generaţie, în veşnicie numele Eroilor Marinari înfrăţiţi în moarte cu undele mărilor şi ale Dunării româneşti. De acolo fiecare val, când briza nopţii îl va purta dealungul şi de-a latul ţării, va şopti numele lor, care va trece ca un cântec duios pe la urechile navigatorilor şi în noaptea calmă la punte, la bord şi tribord, cei de veghe îşi vor aduce aminte de camaradul care îşi doarme somnul de veci în fundul apelor, căzut eroic pentru libertatea lui şi a Patriei.

Dormiţi în pace marinari! Astăzi de ziua voastră, pretutindeni se ridică imnuri de slavă şi rugi creştineşti. Pe tot întinsul apelor româneşti, în toate porturile şi colţurile de sate şi cătune, în oraşe mari şi mici şi în capitala ţării numele vostru este pe buzele tuturor şi isprăvile voastre de vitejie sunt cântate şi povestite în orice casă mare sau bordei umil. In fiecare biserică sute de luminiţe ard pentru pomenirea voastră, mii de gânduri vă aştern figura voastră în lumina minţii, şi zeci de mii de suflete tinere bat pentru eroismul vostru, Marinari! căzuţi în lupte.

Iată venind pe cărarea grădiniţei dela măreaţa şi frumoasa biserică Sf. Spiridon din Capitală, mai întâi o grupă de soldaţi-marinari, îmbrăcaţi în frumoasa lor uniformă albă, cu bereta aşezată frumos şi semeţ pe creştetul capului, pentru a fi de veghe la slujba voastră eroi marinari. Apoi, încet, încet păşesc spre altarul bisericii, unde este semnul vostru de danie, parastasul, ofiţeri de marină veterani, ofiţeri superiori şi tineri, care vin ca un stol de pescăruşi pe deasupra undelor mării unde dormiţi voi eroi marinari. Vin pe rând d. Vice-Amiral adj. în rez. Nicolae Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române, Amiral în rez. Bărbu-

neanu, V. Amiral în rez. Niculescu-Rizea, Amiral Cezar Boerescu, Vice Amiral I. Bălănescu, C. Amiral în rez. Constantin Negru, C. Amiral rez. Constantinescu, General N. Negreanu, Comandor Roman, Secretar General S. S. al Marinei, Comandor Constantinescu-Claps, Comandor Petrovicii, Cpt. Comandor Dumbravă dela C-dtul Marinei Regale Române, Comandor Drăghicescu, Comandor Vlasopol, Cpt. Comandor Eugen Săvulescu, d. Popescu Virgil, Dir. N.F.R., precum şi un număr de tineri ofiţeri din Marina Rogală Română, peste care se resfrâng părinteşte privirile blânde şi pline de înţelegere omenească ale veteranilor din L. N. R. care poartă cu drag în inimele lor tinere flamura marinărească, pe întinsul apelor şi uscatului, sufletului românesc, pentru a ridica Marina, Marinarii şi Marea la înălţimea albastrului ceresc, creind un duh şi un spirit marinăresc în toată suflarea românească, dela copilul copăcel la bătrânul cu plete albe.

La sfârşitul slujbei religioase, înălţată pentru Prea Curata Fecioara Maria, *Părintele Vintilescu* ţine o predică

Iubiţi creştini,

Prea înţeleptul Solomon zice undeva în cărţile sale: „Pomenirea dreptului cu laude şi binecuvântarea Domnului preste capul lui". Deaceea toţi sfinţii sunt drepţi înaintea lui Dumnezeu şi sunt bine cuvântaţi şi încununaţi pentru faptele lor cele bune şi de toţi sunt lăudaţi şi slăviţi la praznicele lor.

Dar mai mare praznic şi mai slăvită sărbătoare nu este a nici unui sfânt, decât acesta al Maicii Domnului, a căreia prea sfântă adormire o prăsnueşte astăzi toată suflarea creştinească românească.

Şi cum n'ar fi astfel, când Prea Curata Fecioara Maria a fost aleasă a fi mama Domnului şi Mântuitorului Nostru *Iisus Hristos?*

Nici o femeie muritoare n'a fost atât de cinstită şi de cântată ca Fecioara Maria.

Ingerul Gavriil, când o vesteşte de naşterea lui Hristos o întâmpină cu salutarea: „Bucură-te ceea ce eşti plină de dar, Domnul este cu tine".

Biserica şi toată creştinătatea o fericeşte şi o măreşte „ca pre ceea ce este mai cinstită decât Heruvimii şi mai mărită fără de asemănare decât Serafimii".

Şi cum ar putea fi altfel, când atâta timp cât a fost în viaţă, a fost bucuria şi apărătoarea celor necăjiţi şi împovăraţi de griji şi nevoi. Iar după trecerea din moarte la viaţă, cum spune Biserica, şi-a întins aripa ei ocrotitoare asupra întregei creştinătăţi. Nu este timp îndeajuns într'o viaţă de om a pomeni ajutorarea minunată, pe care Prea Curata Fecioara Maria a dat-o tuturor cari au alergat cu rugăciunea credincioasă şi umilită la ajutorul său.

De aceea Biserica îi înalţă imne ca acesta:

„Intru naştere fecioara ai păzit; întru adormirea lumea nu ai părăsit de Dumnezeu Născătoare. Mutatute-ai la viaţă fiind maica vieţii şi cu rugăciunile tale isbăveşti din moarte sufletele noastre".

Ea este sprijinitoare mamelor, ajutătoarea fecioarelor şi ocrotitoarea copiilor şi orfanilor. Nu este casă de creştin pe tot întinsul ţării, în care să nu existe icoana Fecioarei Maria, în faţa căreia să nu se prosternă inimile zdrobite de câte un necaz şi să nu-şi capete miraculoasa alinare şi întărire.

De aceea neamul nostru românesc o laudă ca pe aceea ce este „doamna apărătoare, stăpânitoare nebiruită şi isbăvitoare de ori ce nevoi".

Iată de ce, prea iubiţi creştini, astăzi, când prăsnuim Adormirea Prea sfintei fecioare Maria, inimile noastre de creştini tresaltă mai cu putere de fiorul credinţei în Dumnezeu şi în ajutorul său şi se umplu de bucuria rugăciunii de mulţumire către Prea sf. Curata, pentru binefacerile primite.

Aceasta este sărbătoarea creştinească de astăzi a întregii Biserici.

Ca români însă, ea are şi altă însemnătate naţională. Astăzi se împlinesc 26 ani dela ziua în care, la porunca Marelui Rege Ferdinand I, ostaşii noştri au pornit în val năvalnic să scape de robie pe fraţii de peste munţi şi a vrut Domnul ca apoi să se întregească neamul românesc aproape în hotarele lui firesti.

In afară de asta, este o armă în Statul nostru românesc, pentru care, ziua Adormirii Maicii Domnului, are o deosebit de mare importanţă. Este MARINA REGALĂ ROMÂNĂ, care, în adânc şi specific credinţa noastră, şi-a ales pe Maica Domnului ca patroană şi ocrotitoare. Nu este vapor, nu este cabină de marinar, din care să lipsească iconiţa sf. Fecioare Maria.

Când pornesc pe apele mărilor răscolite de vânturi, când valurile uriaşe se prăvălesc ameninţătoare peste bordul vaselor, către Maica Domnului îşi îndreaptă marinarii rugile, în cântări ca acestea:

„Rugămu-ne îndurărilor
Luceafărului mărilor.
Din valul ce ne bântue,
Inalţă-ne ne mântue.
Privirea-ţi adorată asupră-ne coboară,
O maică prea curată şi pururea fecioară *Marie*".

Iar când ajung la ţărm tot Ei i se aduc mulţumiri în bisericile care-i poartă hramul. Căci trebue ştiut că aproape nu există ţărm pe glob fără o catedrală sau o bisericuţă cu hramul Adormirii Maicii Domnului.

Astăzi, când trăim clipe de epopee; când sângele curge din belşug în lupta crâncenă pentru cruce şi dreptate, sărbătorirea patronului marinei, capătă o semnificaţie şi mai mare.

Intreaga suflare românească, dela un capăt al Ţării până la altul, ridică imne de slavă Domnului Iisus şi Maicii Sale, pentru că a învrednicit pe marinarii noştri ca, împreună cu camarazii de pe uscat şi din aer, alături de aliaţii noştri germani, să adaoge o cunună de lauri la trecutul îndepărtat sau apropiat. Iar undeva, într'un colţ al Ţării, marinarii noştri îşi primesc răsplata din auguste mâini.

In această zi scumpă pentru marină şi sfântă pentru întreaga suflare creştinească, *Liga Navală Română*, prin distinşii ei animatori şi conducători, cu binecuvântarea Prea Fericitului Nicodim Patriarh al Ţării, s'au adunat în această frumoasă ctitorie domnească, spre a înălţa rugă către Prea Sf. Fecioară Maria, pentru Marina Română.

Cu această creştinească şi românească pilduire, ne îndeamnă să ne reamintim de marii noştri regi CAROL şi FERDINAND, cari, au sprijinit marina, silindu-se a face să se înţeleagă rostul, nevoia ei pentru propăşirea şi apărarea Ţării.

Ne îndeamnă să ne reamintim de ctitorii marinei noastre, acei neînţeleşi pe vremuri, cari au creiat şi întreţinut spiritul marinăresc, „spiritul Mircea", ale cărui nepieritoare roade le admirăm cu toate lipsurile materiale, de generalul Dumitrescu Maican ,colonel Drăghicescu, amiralii Murgescu, Koslinscki, Coandă, Eustatziu, răposaţi întru Domnul.

Sforţările lor şi-au căpătat încununarea prin faptele deosebit de glorioase pe cari marina noastră le-a înscris în paginile istoriei războiului.

Ne facem o datorie sfântă de creştini şi de români, să ne înălţăm gândurile noastre către Prea Curata Fecioara Maria şi s'o rugăm fierbinte să întindă aripa ei către Cel Atot Puternic s'o apere, s'o întărească şi s'o ducă din victorie în victorie, asupra duşmanilor crucii şi ai neamului.

Iar pentru cei căzuţi la datorie, atât în timp de război, cât şi în timp de pace, fiindcă marinarul este mobilizat totdeauna, să ne reamintim cu smerenie, înălţând către Domnul rugăciunile noastre pioase pentru sufletele lor, în timpul slujbei de pomenire care se oficiază acum din lăudabila iniţiativă a conducerii Ligii Navale, prezentă aici.

Este floarea curată a recunoştinţei noastre şi creştinească, şi omenească, pentru suprema lor jertfire pentru Patrie şi Neam.

Apoi un sobor de preoţi îşi încep chemările Domnului la binecuvântarea slujbei, la care un cor parcă de îngeri îi răspunde în surdină din norii cerului. Incet, încet, numele eroilor marinari sunt chemate parcă din undele apelor unde îşi dorm somnul de veci, la un minut de viaţă spirituală, ca să plutească în atmosfera Catapetezmei peste întreaga asistenţă. Iată-i că răspund la apel prin glasul preotului care le citeşte pomelnicul. Din cer îi răspunde corul de îngeri prin „Veşnica lor pomenire". Inimile tuturor se gândesc numai la voi, Eroi Marinari! Odihniţi-vă în pace, că nu vă vom uita şi vom merge pe urmele voastre, ori unde am fi, pentru Crucea şi Ogorul Neamului nostru Românesc!

După slujba religioasă răsare un veteran, d-l Vice-Amiral Nicolae Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române, care deapănă faptele vitejeşti prin cuvinte calde şi emoţionante, şi care aminteşte celor de faţă, pentruce în această zi ne adunăm la Prea Sfintele Biserici ca să pomenim numele eroilor marinari. Este, spune d-l Vice-Amiral N. Păiş, o datorie şi omenească şi camaraderească în a ne reculege pentru eroii marinari.

In aceiaşi zi, la radio s'a difuzat în cadrul orei Ostaşului Marinar", cuvântarea d-lui Ministru S. S. al Marinei, General de Divizie *Nicolae Şova:*

Iubiţi Marinari,

Marina Română comemorează astăzi Patronul ei.

Niciodată semnificaţia acestei zile n'a fost mai plină de înţeles, mai clară şi mai documentată ca cea de astăzi.

Niciodată importanţa Mării Negre şi a marei artere de comunicaţie Dunărea, n'a fost mai evidentă, atât din punct de vedere militar şi economic pentru Ţara Românească.

Pentrucă astăzi venim să judecăm această importanţă după un război de mai bine de 2 ani dus tocmai pentru stăpânirea acestor teritorii de apă, stăpânire fără de care operaţiunile armatelor de uscat în războiul îndepărtat al Rusiei, în Caucaz, la Marea de Azov şi mai la Nord, ar fi fost cu neputinţă, după cum foarte anevoioase şi pline de riscuri ar fi fost operaţiunile aliaţilor noştri în bazinul Mediteranian, dacă vasele noastre n'ar fi avut libertatea navigaţiunei.

Această stăpânire a Mării Negre şi a Dunării este opera bravurei noastre, a marinarilor români, a patriotismului şi a spiritului de sacrificiu, marinăresc.

Unii aţi luptat la început, în cursul anului 1941, pe Dunăre, făcând siguranţă dreptei trupelor noastre de uscat care operau în Basarabia şi isgonind apoi navele sovietice cari pătrunseseră pe acest fluviu, precum şi în Marea Neagră pentru apărarea coastei noastre. Ati

GENERAL N. ŞOVA
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei

dus apoi mai departe lupta voastră grea în largul Mării Negre în anii următori 1942 şi 1943 pentru stăpânirea acestei mări, contra unui adversar cu mult superior numericeşte.

Spiritul vostru ofensiv şi tenacitatea voastră au impus puternicului adversar, care cu toată superioritatea lui stă la adăpost pe coasta Caucazului, acţionând deacolo cu timiditate prin submarine şi avioane torpiloare, contra convoaielor noastre, care străbat fără întrerupere ziua şi noaptea largul mării, în toate direcţiunile, pentru a servi nevoile noastre de război.

Pentru prima oară în istorie, marina română se afirmă cu mult succes în războiul pe mare, în operaţiuni grele contra unui adversar cu mult superior în mijloace materiale.

Este examenul greu pe care marinarii români l'au trecut cu desăvârşit succes, făcându-se pe deplin dovada că românul, este nu numai un soldat de rasă în războiul pe uscat, dar şi un foarte abil marinar.

In aceşti doi ani de război greu pe mare aţi înscris pagini de istorie care vor rămâne legendare în viaţa poporului român.

Dar comemorarea de astăzi are şi un caracter deosebit faţă de cele din trecut, din timp de pace. Ea nu are aspectul acelor sărbători tradiţionale, ea are aspectul sobru al stării de război în care ne aflăm. Toate unităţile Marinei de Război ca şi cele ale Marinei Comerciale sunt la posturile lor de luptă, în ţinută de campanie, gata a înfrunta orice atac inamic.

In primul plan al programului nostru comemorativ stă înscris tabelul acelor ofiţeri, maeştri şi soldaţi ma-

rinari care în cursul acestor doi ani de război au căzut la posturile lor de datorie pentru Ţară. Lor le revine astăzi locul de cinste în programul nostru comemorativ. Dela posturile noastre de luptă îndreptându-ne gândul spre mormintele lor din adâncul mării şi al Dunării, ne înclinăm în faţa acestor sfinte umbre cari s'au aşezat strajă de veci la hotarele Ţării. Ţara întreagă în frunte cu Regele şi Conducătorul ei preamăresc astăzi jertfa lor şi se înclină cu recunoştinţă în faţa tributului suprem.

Al doilea punct din ordinea de zi de astăzi este legământul pe care-l facem faţă de Patrie, Rege şi Conducător că vom urma cu acelaş elan, cu acelaş spirit de sacrificiu şi aceiaş perfectă disciplină lupta noastră, sprijinită pe dreptatea noastră, până la câştigarea cauzei noastre.

Pentrucă noi n'am început şi nu ducem un război de cuceriri ci un război de apărare.

Marea Neagră cu gurile Dunării sunt plămânii Ţării noastre. Trebue să luptăm în cel mai deplin spirit de jertfă pentru a ne asigura acest drept fără de care însăşi existenţa Ţării noastre este ameninţată.

Ne poruncesc umbrele acelor cari mai eri s'au jertfit în lupte, ne poruncește Ţara, Regele şi Mareşalul Conducător, ne poruncesc strămoşii noştri Romani din mormintele lor presărate pe litoralul Mării Negre şi care ne-au lăsat moştenire aceste ţinuturi.

Iar ca ultim punct al comemorării de astăzi stă scris: „Unire" şi „Disciplină".

Ţara are nevoe astăzi mai mult ca oricând de braţele fiilor ei.

Ea ne chiamă la unire în jurul Regelui şi în jurul Conducătorului.

Trăiască România.

Trăiască Regele.

Trăiască Conducătorul.

Trăiască Marina Regală Română.

Tot la radio d-nul *Comandor Mocanu* a desvoltat următoara conferinţă care sintetizează faptele de glorie ale Marinei noastre:

Anul acesta, ziua Sfintei Marii, Patronul Marinei Româneşti, coincide aproape cu împlinirea a doi ani de război, de când, alături de armatele de uscat şi de aer, navele şi marinarii noştri se bat pe mare într'un gigantic efort, încununat de cele mai frumoase isbânzi.

Opinia publică românească a trăit odinioară alături de marinari, aceste sărbătoriri ale Sfintei Marii, înfrăţindu-se cu ei — cel puţin în entuziasmul celor 24 de ore — pentru ideile de desvoltare ale Marinei Noastre, şi luând, cu toată sinceritatea prilejuită de contactul momentan cu marea, angajamente publice sau sufleteşti, de promovarea în viitor a intereselor maritime, atât de evidente, ale ţării. Dar trebue să o spunem, acele promisiuni către noi înşine erau uitate de a doua zi, rămânând doar buna impresie de „post festum", încântarea clipei de delectare alături de albastrul apelor, pe puntea navelor elegante, printre uniformele albe, rămânând desigur o convingere tot mai fermă asupra importanţei problemelor marinei noastre, dar păstrându-se totodată o dorinţă de amânare „sine die" a rezolvării lor, care cerea bani, îndârjire şi continuitate.

Şi aşa din an în an, cu toate solemnele angajamente luate de Sfânta Maria în faţa ancorelor de flori aruncate în memoria marinarilor căzuţi pe valuri, cererile marinei româneşti, exprimate pe buze pentru a nu indispune pe nimeni, dar cu durerea şi cu speranţa în suflete, se amâna mereu, până când războiul ne-a prins în vâltoarea lui fără cruţare.

Astăzi, după două aniversări ale Patronului Marinei, cu micul pavoaz al războiului ridicat la arborele mare, nu mai venim să petiţionăm poporului românesc nici o cerere, ci îi aducem bilanţul jertfelor şi victoriilor marinei care, a primit sau nu a primit de-a-lungul anilor seva necesară, dar a dat în schimb tot ceeace a putut da şi cu siguranţă mult mai mult decât ar fi crezut oricare marinar sau profan, oricare român sau străin, oricare amic sau inamic.

Ziua de 15 August anul acesta, este închinată doar victoriilor şi sacrificiilor marinei noastre, împletite atât de intim în spaţiul albastru dela hotarul de răsărit al ţării. Vor lipsi manifestările sărbătoririlor navale obişnuite, amestecul acela de bună voe sportivă şi bufă specific la toate popoarele şi puternic înrădăcinat şi la noi. Dar, la fel cu toate naţiunile care se bat pe mare şi care odată cu bucuriile victoriilor, au să-şi plângă morţii, ne vom reculege şi noi, nu într'o jale desolantă în faţa marelui mormânt comun care i-a înghiţit, nici într'o îngâmfare nedemnă şi neoportună, ci într'o promisiune gravă şi cumpănită de astădată: să acordăm toată seriozitatea şi să trecem în linia cuvenită tot ceeace este necesar pentru colectivitatea noastră românească, în legătură cu marea.

Căci existenţa şi desvoltarea în viitor a României, este legată indisolubil de felul cum va şti să corespundă în calitatea ei, astăzi recunoscută de toată lumea, de păzitoare al celui mai larg drum inter-european nu numai pe parcursul lui cel mai important şi la confluentă cu marea, dar încă şi mai ales pe parcursul continuării lui prin Marea Neagră până la porţile navigaţiei libere, strâmtorile.

In 1941, războiul nu a surprins Marina noastră. Din aceasta nu se poate deduce că am avut timpul necesar să ne pregătim pentru a obţine supremaţia spaţiului nostru maritim, Marea Neagră, punând pe inamic într'o situaţie de inferioritate constantă sau anihilându-l prin bătălie sau blocadă. Această superioritate cantitativă sau cel puţin suficientă — cantitativă, a lipsit Marinei Române, deapururi, ca un cusur organic, provenit nu atât din lipsa posibilităţilor financiare ale ţării, cât din neînţelegerea şi indiferenţa pentru lucrurile marei, a guvernelor şi — dece n'am mărturisi-o — chiar a opiniei publice.

Nu o spunem ca un reproş. Spre scuza celor responsabili sau nu care au ignorat marina, vom aminti că în ţări mult mai maritime decât România, sunt ignorate sau trecute pe un plan secundar problemele mării şi este necesară o impulsionare susţinută şi continuă din partea cercurilor de specialitate, pentru a se obţine strictul necesar. In Marea Britanie chiar, marina a trecut în cursul istoriei, din cauza unor conducători şi a opiniei publice, prin crize şi indiferenţă care puteau să fie fatale pentru însăşi independenţa ţării. Enumerăm în continuare, Franţa, Germania, Italia, unde marina a strălucit sau a lâncezit, după cum pe ecranul politic existau sau nu iluminaţi, deslegători ai destinelor ţării lor.

Menirea Marinei noastre, la război, era stăpânirea suprafeţei, submarină şi aeriană a bazinului Westic din Marea Neagră, pentru asigurarea integrităţii teritoriale a coastelor noastre, pentru funcţionarea în folosul nostru a căilor de comunicaţie maritimă, pentru atacul coastelor şi interzicerea căilor de comunicaţie inamice.

Marina Română, fără material suficient pentru în-

deplinirea ei nu a fost totuşi surprinsă şi, — la 22 Iunie 1941 — puţinele ei arme erau bine ascuţite.

Acest lucru se datoreşte în bună măsură, perioadei de 12 luni din Iunie 1940 până în Iunie 1941, care a premers războiul, când, după răpirea Basarabiei, fie în aşteptarea unei noui agresiuni ruseşti, fie pregătind revanşa, marina română s'a aflat în dispozitiv de luptă şi a veghiat pe mare şi pe Dunăre împotriva unui adversar mereu superior, mereu ameninţător, mereu prezent.

După ce a flancat retragerea din Basarabia de-a-lungul Dunărei, asigurând în perfecte condiţiuni evacuările şi impunând în fiecare clipă prin gurile tunurilor sale, năvălitorilor, un respect pe care aceştia l-au păstrat tot timpul pe Dunărea maritimă, marina fluvială s'a găsit prezentă timp de 12 luni prin toate canalele şi stufărişurile Chiliei, unde ochi hămesiţi şi mâini hrăpăreţe pândeau o singură clipă de neatenţie pentru a înfăşca un colţ de ţară.

Această prezenţă de zi şi noapte a complexului nostru naval pe fluviu, nu a garantat numai teritoriul naţional, dar a asigurat pentru întreaga omenire libera circulaţie pe Dunăre, libera trecere la mare, de care au profitat toate pavilioanele lumii!

Dincolo pe mare, distrugătoarele, canonierele, torpiloarele, vedetele şi tot ce putea pluti şi purta o armă de foc, au patrulat zi şi noapte păzind coastele şi navigaţia, şi a executat acel minunat câmp defensiv la vărsarea Dunărei în Marea Neagră, realizând fără cusur de timp, spaţiu şi mecanism, operaţiuni neîncercate măcar până atunci de noi.

Totul a fost făcut în imperiul unei tristeţi fără seamăn care cuprinsese marina noastră însângerată de mari pierderi de litoral, la Nord şi la Sud, sub pecetea unei demne resemnări şi unei măreţe abnegaţii în folosul asigurărei navigaţiei tuturora.

Răniţi şi trişti, marinarii ţărei aceştia nu au lipsit dela postul lor de pază, uneori chiar în folosul călăilor.

Aşa, războiul a avut pentru marină un prolog de 12 luni, pe care nu-l putem trece sub tăcere.

La 22 Iunie 1941, forţele navale române se compuneau din două mari grupări corespunzând specificului nostru naval şi planului de război:

— Forţele fluviale, destinate să formeze pivotul sectorului de Sud al frontului de răsărit, cu o atitudine defensivă activă în timp ce stânga sectorului executa o amplă mişcare de învăluire cu direcţia generală S. E.

— Forţele maritime, cu misiunea de a contribui la apărarea litoralului în sectoarele bazelor şi de a proteja liniile noastre de comunicaţie maritimă.

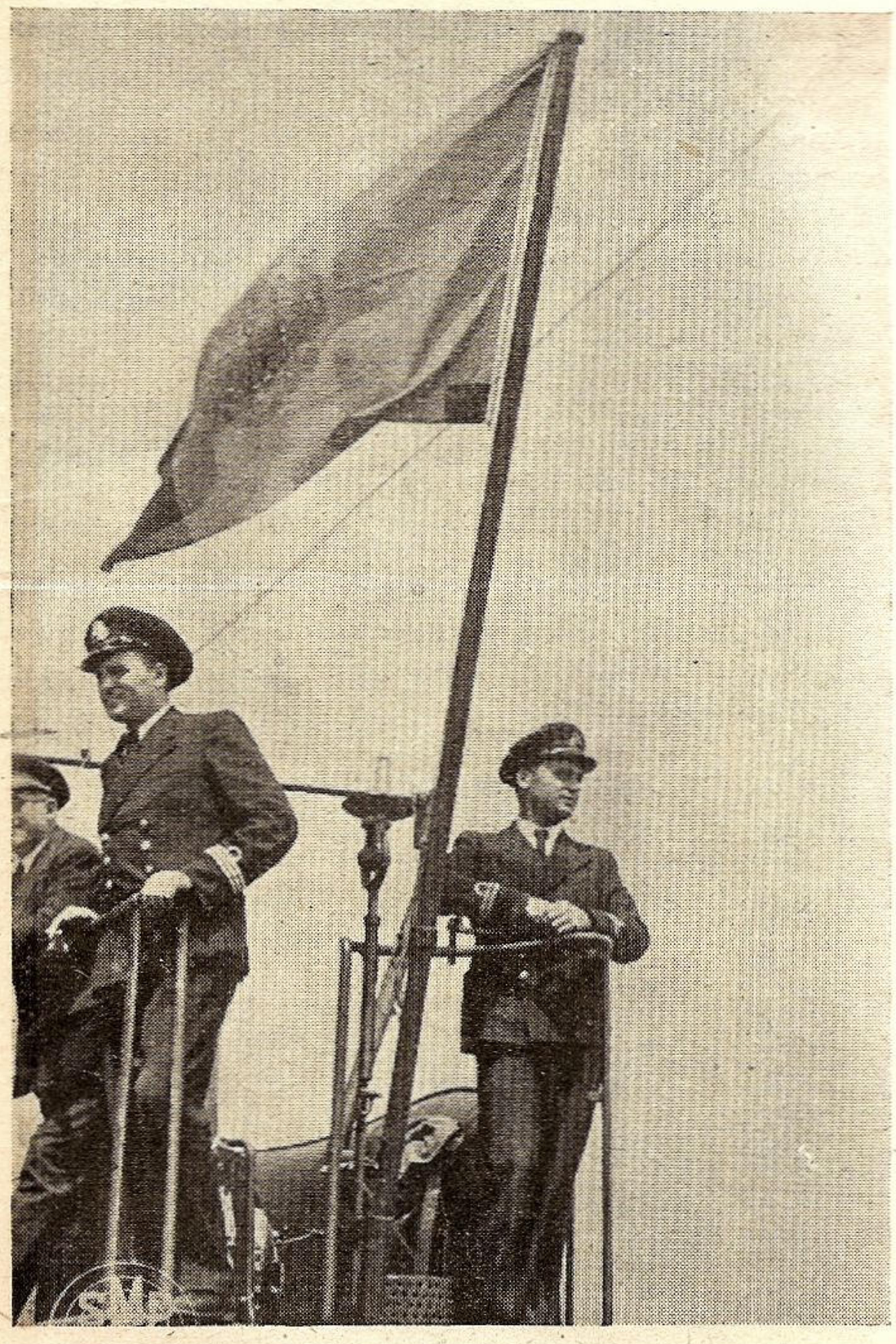
Bine înţeles că aceste prime misiuni urmau să sufere modificările cuvenite după felul desfăşurărei operaţiunilor de ansamblu.

Aceste două mari grupări, au acţionat potrivit fazelor de desfăşurare a operaţiunilor, şi anume:

Prima fază:

Ocuparea Basarabiei, s'a efectuat prin manevra strategică învăluitoare pronunţată de pe cursul superior şi mijlociu al frontului, frontul de pe cursul inferior al acestui râu şi de pe Dunăre, rămânând în defensivă activă.

Forţele Navale Fluviale Române, în faţă cu un inamic comparabil ca mijloace plutitoare propriu zise, dar net superior în ceeace privea aviaţia şi organizaţia litoralului fluvial, au avut o misiune grea şi încercată prin necontenitele atacuri inamice, atât în aer cât şi terestre.



Sub scutul Pavilionului

Astfel, profitând de superioritatea sa aeriană, inamicul a ţinut sub observaţie şi bombardament aerian intens, întreaga regiune a Dunărei maritime între Galaţi şi vărsarea la mare, şi mai cu deosebire dela Tulcea spre Est, în Delta Dunărei.

Apărarea Dunărei maritime în special a Deltei, se sprijinea şi pivota pe forţele navale din amonte de Reni şi de gruparea dela Tulcea; cea din urmă a fost în special greu încercată prin bombardamente aeriene, terestre şi navale de zi şi de noapte. Dârza rezistenţă şi ripostă a acestor forţe, a ţinut în eşec întregul dispozitiv inamic, incontestabil pregătit pentru trecerea fluviului şi întoarcerea dreptei româno-germane.

Faţă de această situaţie, adversarul şi-a mărginit activitatea la atacul Deltei, pentru a intra în posesiunea braţului Chilia, pe care asigurându-l printr'o ocupare a Deltei respective, să-l poată întrebuinţa în voie, la evacuare şi retragere.

Este de remarcat aici admirabila comportare a trupelor de infanterie de marină din Deltă, pe braţul Chilia, unde au rezistat unor atacuri în forţă ale unui inamic net superior, l'au contraatacat şi au reuşit să păstreze malul sudic al acestui braţ, ceea ce a constituit un grav inconvenient pentru retragerea forţelor navale şi terestre ale inamicului.

In sfârşit în perioada retragerii forţate a inamicului din Sudul Basarabiei, numeroase din mijloacele sale plutitoare au trebuit să fie abandonate sau au sucombat sub focul unităţilor marinei noastre, în special la Periprava.

Primele eşaloane terestre debarcate în Sudul Basarabiei care au urmărit de aproape pe inamic în retragerea sa, au fost ale marinei.

Iar după ce tot malul stâng al Dunării maritime şi braţul Chiliei până la vărsarea lui în mare au intrat în stăpânirea noastră, misiunea Forţelor Navale Fluviale nu s'a încheiat ci s'a prelungit într'o laborioasă activitate de curăţirea Dunărei pentru navigaţie, transporturi în folosul armatei de uscat şi apărarea spre mare a întregei Delte.

In tot acest timp la mare, Forţele Maritime şi Apărarea de Litoral, aveau să facă faţă atacurilor impetuase navale şi aeriene a unui adversar dârz şi superior numericeşte. O acţiune combinată aero-navală eşuează la 26 Iunie, în faţa apărării noastre româneşti constituită din nave, câmpuri de mine şi baterii de coastă în sectorul Constanţa, unde aventura sovietică se încheie cu pierderea puternicului super-distrugător *Moskwa* şi avarierea lui *Harcow*.

Eroul căpitan de marină Nicolae Filip, 1941

In urma acestui eşec şi din cauza grelelor servituţi impuse de înfrângerile terestre şi de nevoile de transport cu dublu curent pe mare, marina rusă îşi mărgineşte ofensiva împotriva litoralului românesc la atacuri înverşunate de aviaţie şi de submarine. Puternica reacţiune a apărării A.A. şi excelenta organizare a transporturilor noastre pe mare sub ocrotirea navelor de război, precum şi pânda antisubmarină, provoacă goluri imense în rândurile aviaţiei şi armei submarine ruseşti.

A doua fază:

Asediul şi ocuparea Odessei, pune marinei române probleme foarte grele.

Completarea sistemului de învestire a unei cetăţi maritime cere o superioritate navală, mai exact aero-navală, pe care noi nu o aveam faţă de adversar.

Spaţiul maritim, căile de legătură maritimă ale Odessei ar fi trebuit neapărat tăiate pentru ca asediul terestru să dea roade rapide şi cu maximum de pierderi pentru inamic.

Ori Odessa a putut folosi tot timpul cea mai comodă cale de comunicaţie, aducându-şi după voie întăririle necesare prelungirei rezistenţei.

Comportarea strălucită a armatei terestre nu a fost suficientă pentru a precipita capitularea sovietică. Aici a fost cheia rezistenţei prelungite a capului de pod unde totuşi armata română a înscris o pagină de glorie.

Cu toate acestea, marina română a acţionat cu puţinele ei mijloace ofensive, vedetele rapide şi submarinele, obligând pe inamic să-şi fixeze forţele navale în sisteme de protecţie de o densitate exagerată, ceia ce a constituit fără îndoială un deosebit succes ofensiv.

O altă contribuţie a Marinei la asediul Odessei, a fost asigurarea transporturilor pe Dunăre până în porturile Sud-Basarabene, de unde materialele şi trupele erau îndreptate spre front. Apoi, organizarea trecerilor peste limanul Nistrului, în intervalul când capul de pod Odessa îşi redusese sectorul dela Sud, a revenit tot unităţilor de marină.

In sfârşit, evacuarea Odessei a fost făcută de sovietici sub presiunea unităţilor noastre navale ofensive, care, dacă nu au putut tăia linia de retragere, au îngreuiat totuşi condiţiile de evacuare a trupelor şi materialelor.

A treia fază:

Operaţiunile din Crimeia, dela pătrunderea trupelor germano-române prin Istmul Perekop şi până în primăvara anului 1942, au suferit influenţa marinei, care, de partea sovieticilor a trebuit să se mărginească la prea puţine şi timide acţiuni de sprijin datorită activităţii navale româneşti. Toate unităţile navale sovietice au fost fixate în operaţiuni de transporturi, escortând convoaiele de aduceri de materiale şi de evacuări. In asemenea condiţiuni, armata terestră inamică nu s'a putu bucura de o asigurare a flancurilor dela litoral, de tragerile împotriva aripei adverse şi de debarcările atât de eficace în spatele dispozitivului terestru.

A patra fază:

Asediul şi ocuparea Sevastopolului a avut deasemenea marca marinei atât din partea sovieticilor cât şi a româno-germanilor. Puternica cetate navală — a doua din lume după Singapur ca aşezarea strategică şi importanţă militară — a rezistat mai mult decât oricare fortăreaţă maritimă.

Asediul a început din toamna lui 1941 şi a durat până la sfârşitul primăverei lui 1942, când Sevastopolul a fost cucerit printr'un efort imens de forţe terestre şi aeriene.

Capul de pod al Sevastopolului a reeditat isprava din 1854—55, datorită legăturei pe mare cu porturile Caucazului şi întăririlor pe care le primeau pe acea cale. Superioritatea marinei sovietice a reuşit să asigure drumul maritim al transporturilor, nu însă fără să fie stingherită în acţiunea ei, de mijloacele aero-navale româno-germane.

Insăşi escortarea pretenţioasă a vaselor de comerţ sovietice pentru a preveni atacurile submarine româneşti, au adus la o scădere a potenţialului de rezistenţă a cetăţei navale.

Când asaltul final s'a produs, navele româneşti şi în special cele submarine, au fost la posturile lor, cu toată reacţiunea de protecţie a evacuării, întreprinsă de sovietici.

Colaborarea marinei române la asediul şi cucerirea Sevastopolului a fost consfinţită de comunicatele oficiale ale Inaltelor Comandamente.

După căderea Sevastopolului în mâinile noastre, se schimbă fizionomia operaţiunilor maritime lipsind pe sovietici de factorul cel mai de seamă al dominaţiei lor în această mare, creind posibilităţi de activitate pentru

marina română atât în regiunea maritimă a Crimeei cât şi spre coastele caucaziene.

Cu pierderea Sevastopolului se poate spune că a dispărut şi supremaţia marinei sovietice din Marea Neagră.

A cincea fază:

Bătăliile din Caucaz şi din sectorul de Sud al frontului răsăritean. Ne referim la bătăliile din vara şi toamna lui 1942, care s'au putut duce în forma lor victorioasă, datorită transporturilor pe mare. Atât prin gurile Bugului şi Niprului, pe la Nicolaev şi Kerson, cât şi pela Sevastopol sute de mii de tone de material de război, carburanţi şi aprovizionări de tot felul, au afluit spre front pe calea mării, asigurate de navele Marinei Române, distrugătoare, canoniere, torpiloare.

Ţinând seama de marea capacitate a transporturilor maritime în comparaţie cu cele de pe uscat, se poate deduce la câte întârzieri şi lipsuri ar fi fost supuse armatele terestre care se băteau în Caucaz, pe Don şi la Stalingrad, dacă nu s'ar fi putut organiza şi proteja convoaiele de nave comerciale cu materialele necesare operaţiunilor ofensive.

Se poate spune că aceste perioade au fost cele mai productive pentru activitatea Marinei Române, — căci roadele au putut fi culese din plin.

Căderea Novorosiskului şi presiunea exercitată de aviaţie asupra porturilor caucaziene au slăbit şi mai mult eficienţa marinei sovietice.

Astfel s'a putut vedea după un an de război, situaţia paradoxală a unei marine superioare numericeşte, anihilată şi incapabilă să-şi manifeste valoarea, îngrămădită în câteva porturi de categoria treia, în vreme ce o marină inferioară dar activă şi posedând bune poziţiuni strategice datorită succeselor terestre, a reuşit să-şi îndeplinească toate misiunile ei în ansamblul operaţiunilor din bazinul Mării Negre.

Dar titlul de glorie care revine Marinei Române după doi ani de război, este, în afară de perfecta şi inpenetrabila organizare defensivă a coastelor româneşşti sau cucerite dela inamci, în afară de presiunea ofensivă, cu slabe dar viguroase mijloace, pe care a aplicat-o unui inamic superior, — organizarea şi protecţia transporturilor maritime atât pentru sectorul sudic, cel mai important al frontului răsăritean, cât şi în folosul altor teatre de operaţiuni vecine.

Aceste succese de o extraordinară importanţă în mersul de până acum al războiului, se datoresc pe deoparte situaţiei favorabile în care a fost pusă marina noastră prin succesele armatelor de uscat, — situaţia pe care marina a folosit-o fără întârziere sau evitare, — precum şi excelentei calităţi a personalului marinăresc, capabil să suplinească prin pregătirea, rezistenţa, îndrăzneala şi devotamentul său, marile lipsuri materiale ce ne-au caracterizat.

Bilanţul numeric al războiului purtat de marina noastră este, — împotriva altor afirmaţiuni — următorul:

— Distrugătorul Moscowa, scufundat
— Distrugătorul Harcow avariat
— circa zece submarine scufundate
— 12.000 tone vase de comerţ, scufundate
— câteva zeci de avioane doborîte, şi mai cu seamă impresionanta sumă de un milion şi jumătate de tone de materiale de război transportat pe mare sub protecţia navelor noastre, pentru trupele frontului de răsărit, care altfel n'ar fi putut trăi şi nu s'ar fi putut bate.

Această enumerare succintă a fazelor de contribuţie pe care Marina Română le-a dat patriei, nu poate fi însă destul de elocventă pentru a arăta ascultătorilor lupta marinarilor români, înfrăţiţi cu navele lor, zi de zi, noapte de noapte, în condiţiuni materiale mult inferioare celor din alte marine mari, fără largile lor perspective în spaţiile mediteraniene sau oceanice, fără conştiinţa unei contribuţii decisive în războiul intercontinental ce se desfăşură şi care are resorturi mult mai puternice şi mai speciale, — dar cu un moral atât de desăvârşit, cu un stoicism atât de perfect, încât datorită lor s'a putut înfăptui miracolul unor succese fără întrerupere.

Poate că mult mai apropiat de inima şi înţelegerea Dvs., este să vă spunem că jertfele de sânge s'au împletit cu aceste victorii. Să vă pomenim despre eroii căzuţi, elementul viu al acestor fapte de arme, trup şi carne din patria noastră, din miile de oameni care ascultă acum.

Să amintim eroica şi singulara lor moarte, oarecum stranie pentru societatea noastră românească, deprinsă mai mult cu rosturile uscatului.

Să amintim cum aceşti eroi ai noştri şi ai Dvs., au căzut la datorie păstrându-şi posturile de luptă şi veghe în mijlocul uraganului de apă şi de foc, stoici şi neclintiţi în faţa unor elemente implacabile. Cum s'au înfrăţit cu eternitatea în mediu ales şi preţuit de ei, la fel de blajin şi de cuprinzător în viaţă şi în moarte.

Ei ne-au lăsat pentru prima oară tradiţia jertfei împletită cu a victoriei pe mare, tradiţie de care marina

Eroul căpitan de marină C-tin Dumitrescu (1916)

noastră era lipsită, căci dacă înainte de acest război — fără îndoială — exista o tradiţie adâncă şi prelungită în ani îndelungaţi de evoluţie, ea nu avea rădăcinile puternice ale succeselor şi nici spaţiul larg de desfăşurare al războiului actual pentru România, pe tot cuprinsul Mării Negre.

Prin eroii căzuţi, ei cărora le consacrăm această zi de 15 August şi prin cei care în această clipă, departe, pe mare, străbat spaţiile albastre, înfiorati de atingerea aripei de primejdie şi de glorie, s'a zidit temelia faptelor de arme, în spiritul căreia cerem poporului român să-şi creeze marina şi să-şi împlinească misiunea ce i se cuvine şi pe care naţiunile civilizate, împăcate mâine, i-o vor rezerva pentru paza şi garantarea libertăţii mării, aici la hotarul civilizaţiei europene.

*

Apoi echipa de propagandă a marinei, condusă de Aspirant în rez. C. Alimănişteanu a desfăşurat un program, cu poezii, recitări, cântece şi coruri marinăreşti, răspândind astfel pe tot cuprinsul ţării ineditul sufletesc al marinarului român. Alături de faptele de vitejie ale micei marine româneşti, sufletul şi poezia marinărească, vor da poporului şi chiar străinilor dovada unui soldat-marinar, dârz şi viteaz în luptă, vesel la sărbătoare şi dotat cu o cultură generală aptă pentru civilizaţia mondială.

Locot. PAUL EPUREANU

IN PROVINCIE

ARAD

Ziua de 15 August a.c., „Ziua Marinei", a fost sărbătorită în cadrul L.N.R. Filiala Arad, în mod solemn, de faţă fiind autorităţile civile şi militare precum şi un public select şi numeros.

Serbarea s'a desfăşurat pe malul Mureşului la sediul Centrului nautic al Tineretului arădan, „Lt. Erou Dante Gherman" (fost sediul Clubului „Mureşul"), unde-şi are sediul Liga Navală Română, Filiala Arad.

Această zi închinată memoriei marinarilor morţi în Răsboiul Sfânt al Reîntregirii, a repurtat un succes deosebit, aducând la un loc o mulţime doritoare de a cunoaşte tot ce este în legătură cu apa şi de a slăvi în această zi, memoria marinarilor noştrii morţi în actualul răsboi.

Serbarea începe la ora 11 a.m., când se dau onorurile militare eroilor marinari, cu serviciul divin. După serviciul divin, părintele protopop Florea Codreanu, în cuvinte frumoase, arată cum se poate lega prietenii pe întinsul apelor. Urmează aruncarea în apă a unei ancore împodobită cu flori, ca omagiu adus eroilor, în timp ce muzica militară intona o rugăciune.

Domnul **Maior Dumitrescu** vorbind în numele districtului Arad, arată însemnătatea acestei zile. In continuare, luând cuvântul, Dl Ing. Şef, **Virgiliu Pop.,** preşedintele Filialei a rostit următoarea cuvântare:

Creată din gândul înţelept al unor Români luminaţi, cu dragoste arzătoare de ţară, Liga Navală Română şi-a început activitatea deschizătoare de drumuri noui, pornind dela mare, pentruca, trecând prin vechile aşezări istorice ale majestuosului fluviu rege, Danubius, să urce pe malul apelor noastre de şes, până la cetăţile zidite la izvoarele lor, înfrăţind astfel munţii, pavăza de totdeauna a neamului, cu marea, pe ale cărei căi nesfârşite vom putea vesti în lumea largă, rostul nostru de stăpâni pe aceste plaiuri.

Sângele pe care-l varsă tânăra şi viteaza noastră marină, continuă tradiţii glorioase din istoria noastră aspră şi plină de suferinţe, pentrucă zicea marele Cogălniceanu, „au fost secole când această Dunăre pe care am plătit-o îndestul în trecut, a dus la mare mai mult sânge românesc decât apă".

Slăvind pe tot întinsul ţării, memoria eroilor noştrii marinari şi glorificând minunatele isprăvi ale unei arme la consolidarea şi înălţarea căreia Liga Navală Română pune oţelul convingerilor în misiunea istorică a neamului românesc la gurile Dunării, nu ne facem decât cea mai pioasă dintre datorii, către Făuritorii viitorului nostru.

Dar datoria cea mai dârză, mai dârză ca tăria apelor de munte în mersul lor nestăvilit spre fluvii ,mai neclintită ca milenara cale a Dunării şi mai măreaţă ca imensa zbuciumare a valurilor mării, este datoria pe care ne-o poruncesc Ei, Eroii Războiului nostru Sfânt, aceia de a ne împleti deapururi în acest colţ de lume destin de fier din virtuţiile noastre de munteni şi stăpânitori ai apelor.

In slujba acestui ideal, Liga Navală Română, cheamă toată suflarea românească să înţeleagă rostul apelor şi ne arată drumul de urmat, pentru a le cuceri din mâini străine.

— Acoperind apele de vase puternice, vom şti să le folosim pentru apărarea noastră.

— **Impânzindu-le cu o marină comercială numeroasă, vom pune stăpânire pe cele mai economice căi de comunicaţii.**

— Inzestrându-le cu porturi şi instalaţii moderne, vom aduce pâine şi belşug în mii de case româneşti.

— Cunoscându-le tainele dătătoare de sănătate şi curaj, vom trezi în tineretul nostru, intensa bucurie de viaţă, pe care o dau sporturile pe apă, înnotul şi canotajul.

— Cercetându-le mai adânc, vom isbuti prin pescuit ştiinţific şi raţional, să ne creem o nouă bogăţie.

An de an, de Ziua Apelor, serbată altădată în luna Iunie, Liga Navală Română, propovăduieşte prin filialele sale, acest crez şi un asemenea program, care are de temei dragostea pentru tot ce este în legătură cu apa.

A 43-a filială, prima care a luat fiinţă pe malul Mureşului şi prima care s'a creat în războiul actual ca un omagiu adus marinei noastre şi vitejilor ei marinari, conştientă de importanţa ei în preajma apelor de vest ale ţării, va sprijini cu puterile pe care le va avea dela membrii ei, toate acţiunile care tind la realizarea scopurilor noastre.

Participând la înaugurarea acestui centru nautic, vedem ridicându-se generaţii întregi de tineri plini de vigoare şi mândrie, care vor constitui, atât armata de mâine a marinei regale, chezăşia stăpânirii noastre pe **coastele Mării Negre, cât şi viitoarea marină comercială, care va duce departe în lume bogăţiile unei** ţări binecuvântată de D-zeu şi renumele unui popor harnic şi cuminte.

In această zi a marinei şi a apelor, mai avem datoria să ne îndreptăm gândurile şi simţirile pline de respect şi devotarent, **către marii Protectori ai vieţii noastre marinăreşti şi să strigăm:**

Trăiască M. S. Regele Mihai, Preşedintele de onoare al Ligii.

Trăiască Mareşalul Conducător

Trăiască Marina Naţională.

Urmează defilarea ambarcaţiunilor locale.

Serbarea se continuă după masă la orele 16, cu un concurs între bărcile pneumatice şi cu un concurs de înnot, organizat de Asoc. Sport. şi Culturală Crişana Cfr., cu următoarele rezultate:

100 m. copii: 1. Tripa; 2. Ceteanu.

100 m. fete: 1. Novac; 2. Recheşanu.

400 m. seniori: 1. Tomescu; 2. Faur.

Un concurs de canotaj între membrii Crişanei Cfr. completează gama punctelor atractive şi spectaculoase din programul serbării.

Cel mai interesant punct al programului, prin faptul că prezenta publicului spectator o noutate, a fost demonstraţia militară a pionerilor care au arătat cum se trece forţat un râu pentru a cuceri malul celălalt.

Ca încheere, Dl. Ing. Şef, Virgiliu Pop, preşedintele Filialei, mulţumeşte călduros oaspeţilor, iar celor ce s'au distins la canotaj şi înnot le împarte medalii.

Intr'un cadru de adevărată sărbătoare, „Ziua Marinei" la Arad ia sfârşit.

AVDARMA (TIGHINA)

Din partea Cuv. Sale Părintele C. Hâncu, farohul bisericei din localitate, primim următoarele:

Pătrunşi de cele mai înălţătoare sentimente naţionale şi de dragoste pentru eroii marinari români căzuţi în Sf. războaie pentru întregire şi contra bolşevismului, ne-am adunat la sfânta rugă: Căminul cultural, premilitarii, şcolarii şi sătenii, la 15 August a.c., de Ziua patronului Marinei Româneşti şi am rugat pe Prea Sfânta Stăpână şi Maică a Domnului să ne ocrotească şi întrarmeze cu Sf. îngeri Marina noastră.

La Sf. Liturghie s'au pomenit eroii căzuţi în războiul mondial, comandanţi şi ostaşi. După Sf. Liturghie preotul C. Hâncu a vorbit despre „Marina Română, izbânzile ei în trecut şi în războiul contra bolşevismului şi despre eroii marinari — datoria ce-o avem faţă de eroi şi faţă de navele noastre — s'o întărim şi înmulţim".

Comandantul premilitar, învăţătorul **Ciobotaru M.,** a colectat în Sf. Biserică suma de lei 2,500 lei, pe care vi-i expediem prin mandat postal, rugându-vă a ne trimite cuvenita chitanţă pentru aceşti bani ce-i vărsăm în folosul marinei.

Totodată vă rugăm să ne trimiteţi tabelul eroilor marinari căzuţi în războiul actual, pentru a ne ruga pentru sufletele lor.

Paroh, Pr. **Constant Hâncu**

BRAILA

Ziua de 15 August „Ziua Marinei" s'a desfăşurat în prezenţa D-lor: Colonel Brătăşeanu Paul, Primarul oraşului Brăila, Colonel Lazăr Apostol, Comandantul Reg. Grăniceri, Colonel Alexianu Teodor Comandantul Grupului Navelor Gr. Inginer Ciobanu Directorul Docurilor Brăila, Comandor Dumitrescu Inspectorul Por-

tului Brăila, Nicolae Baboi, Dl. Nicu Marata Inspector S.F.N.D. precum şi elevilor Şcoalei Navale, ambarcaţi pe Brikul „Mircea".

După oficierea Te-Deumului şi după citirea parastasului Părintele Sânpetru a pomenit morţii şi a ţinut o predică arătând însemnătatea zilei.

După aceea Dl Comandor **Ionescu Cernea** a ţinut următoarea cuvântare:

In această măreaţă şi creştinească zi a Sfintei Marii Patroana şi ocrotitoarea marinarilor, în cadrul Sfânt al Bisericei noastre apărătoarea şi alinatoarea de tot deauna a Neamului Românesc, o pioasă datorie incumbă Ligei Navale Române de a evoca spiritele celor care prin o muncă fără preget şi jertfa lor, au contribuit la înălţarea Marinei noastre, transmiţându-ne intact acel suflu de reînoire morală care a făcut ca atât marinarii din trecut, cât şi cei de astăzi să fie la înălţimea faptelor strămoşilor lor.

Liga Navală, al cărui scop este răspândirea în massele poporului şi în special a tineretului nostru, dragostea de mare şi de Marină, a fost înfiinţată de Comandorul Eugen Botez (Jean Bart) care deşi de 10 ani nu mai există printre noi, totuşi memoria lui va rămâne vie în sufletele noastre.

Pentru Liga Navală el a fost inima care bate şi dacă Liga Navală s'a putut înfăptui, dacă a putut să trăiască şi să propăşească şi dacă sâmburele svârlit de el a încolţit şi rodit, apoi lui Jean Bart se datoreşte.

Prin o Ligă Navală şi prin o propagandă intensă spunea el, întreaga suflare Românească va fi pregătită să înţeleagă rostul şi rolul apelor în propăşirea Neamului.

In actualul război, mai mult ca ori când ne-am convins de aceste mari adevăruri. Marina de război şi cea de comerţ, în plină misiune de înţelegere şi colaborare, completându-se una pe alta, au contribuit în largă măsură la succesele obţinute pe Dunăre şi Mare demonstrând odată mai mult că nu este un lux, cum pe nedrept se spunea, ci o necesitate de ordin vital.

In războiul pe care armatele noastre de uscat, aer şi apă îl duc contra duşmanului dela Răsărit, Marina a avut partea ei de glorie iar izbânzile acesteia care sunt şi ale Neamului se datoresc acelora care prin muncă intensă şi istovitoare, zi de zi şi noapte de noapte modeşti şi discreţi au stat pe Mare care nu le-a fost întotdeauna favorabilă, ci au înfruntat aceleaşi pericole dela Amiral până la cel mai modest marinar.

Acolo pe mare se încheagă acea legătură sufletească şi disciplină fără margini care a făcut şi contribuit la vitejia şi dispreţul de moarte al marinarilor noştrii, iar faptele de arme săvârşite au fost la înălţimea sentimentelor lor neprecupeţite dând ce-au avut mai scump „viaţa".

Numele eroilor marinari a căror pomenire care s'a făcut astăzi vor rămâne pe veci înscrise în cartea de aur a Neamului şi a Marinei noastre.

Se cuvine deci, ca în această zi sfântă, să ne plecăm cu toată pietatea şi să păstrăm un moment de reculegere în memoria acestor fii ai Ţării, cari au cinstit credinţa, i-au păstrat tradiţia, care au fost cei mai buni şi mai fericiţi dintre noi.

Eternă să le fie amintirea.

Liga Navală Română, de sub preşedinţia de onoare a Maestăţii Sale Regelui şi având membru de onoare pe Domnul Mareşal Antonescu Conducătorul Statului, îşi îndeplineşte opera sa de propagandă marinărească prin preşedintele ei Domnul Amiral Păiş, demn urmaş al pionerilor Marinei noastre şi i-a parte la toate manifestaţiunile de ordin militar, economic şi sportiv.

Deaceea Liga Navală Română, la un loc cu toată suflarea Românească, s'a bucurat de succesele răsunătoare ale Marinei noastre, succese care a stârnit admiraţia aliaţilor noştrii.

Cu riscul de a ne repeta, nu putem trece cu vederea ceeace a făcut Marina noastră în actualul război, fapte întărite prin cuvântul străinătăţii care spune:

„Deşi flota Română deţinea în marea Neagră locul al treilea în ce priveşte tonajul şi puterea de foc, totuşi misiunea ei a fost compensată prin vitejia marinarilor români. Serviciile pe care Marina Română le-a adus în acest război au fost incomparabile şi neaşteptate.

Posedând Constanţa, Gurile Dunării şi Odessa, în mod firesc România îşi îndreaptă interesul spre marile posibilităţi pe care le oferă Marea.

Izbânzile Marinei Române contra Flotei Sovietice nu pot fi uitate, căci această Marină a scufundat dela începutul războiului distrugătorul „Moscova" a avariat distrugătorul „Harcov" a scufundat opt submarine sovietice şi un vas de transport de 12.000 t.

Deasemenea marina dela Dunăre a avariat două monitoare, a scufundat şapte vedete şi câteva nave auxiliare.

Deasemenea restul unităţilor de infanterie de marină, Regimentul de Geniu al Marinei precum şi toate formaţiunile anexe ale marinei de Comerţ au contribuit cu tot entuziasmul, cu toată vitejia şi cu jertfele lor la succesele Marinei noastre.

Cu această ocazie, vă dăm şi rolul pe care istoria l-a hărăzit Marinei noastre şi cât de necesar era îndreptarea unui gând bun către această marină, care abia acum a putut arăta atât factorilor determinaţi cât şi întregului popor necesitatea acestei marini, iar importanţa stăpânirii Mării ne arată care trebuie să fie atitudinea noastră asupra politicei navale viitoare.

Evenimentele de astăzi au răzbunat pe cei care până acum au strigat în pustiu, deoarece nimeni nu se mai îndoeşte de necesitatea întreţinerii unei Marine puternice.

Incheind, ne putem mândrii că Marinarii noştrii care au scris una din cele mai frumoase pagini şi în războiul actual, face să ne înfăţişeze cu calităţi de mari luptători căci fie că au fost născuţi în munţi, deal sau la şes ei întruchipează toate virtuţiile ostăşeşti ale Neamului.

Răbdători, modeşti şi viteji, ei continuă să toarcă mai departe caerul Istoriei Românilor, formând veriga care leagă mai departe prezentul cu trecutul şi viitorul Ţării noastre; şi aşa va fi cât va trăi şi acest pământ.

Marinarul va continua lupta cu acelaş elan şi cu aceiaşi uitare de sine ca şi camaradul dela uscat pentru asigurarea şi întărirea Naţiunei noastre, pentru dreptatea noastră şi pentru victoria finală.

La aceste lupte şi idealuri ale Românismului, impulsul este dat de M. S. Regele Mihai I, speranţa Neamului nostru şi de Mareşalul conducător şi reîntregitor de Ţară, către care trebuie să se îndrepte gândul nostru de totdeauna şi să strigăm din tot sufletul!

Trăiască M. S. Regele Mihai I împreună cu Augusta Sa Mamă Elena.

Trăiască Domnul Mareşal Antonescu.

Trăiască Armata şi Marina Română.

CALAFAT

Ziua de 15 August 1943, „Ziua Marinei" a fost sărbătorită printr'un serviciu divin oficiat de un sobor de 4 preoţi la Catedrala Sft. Nicolae din localitate la ora 10,30, pentru pomenirea Eroilor Marinari căzuţi la datorie.

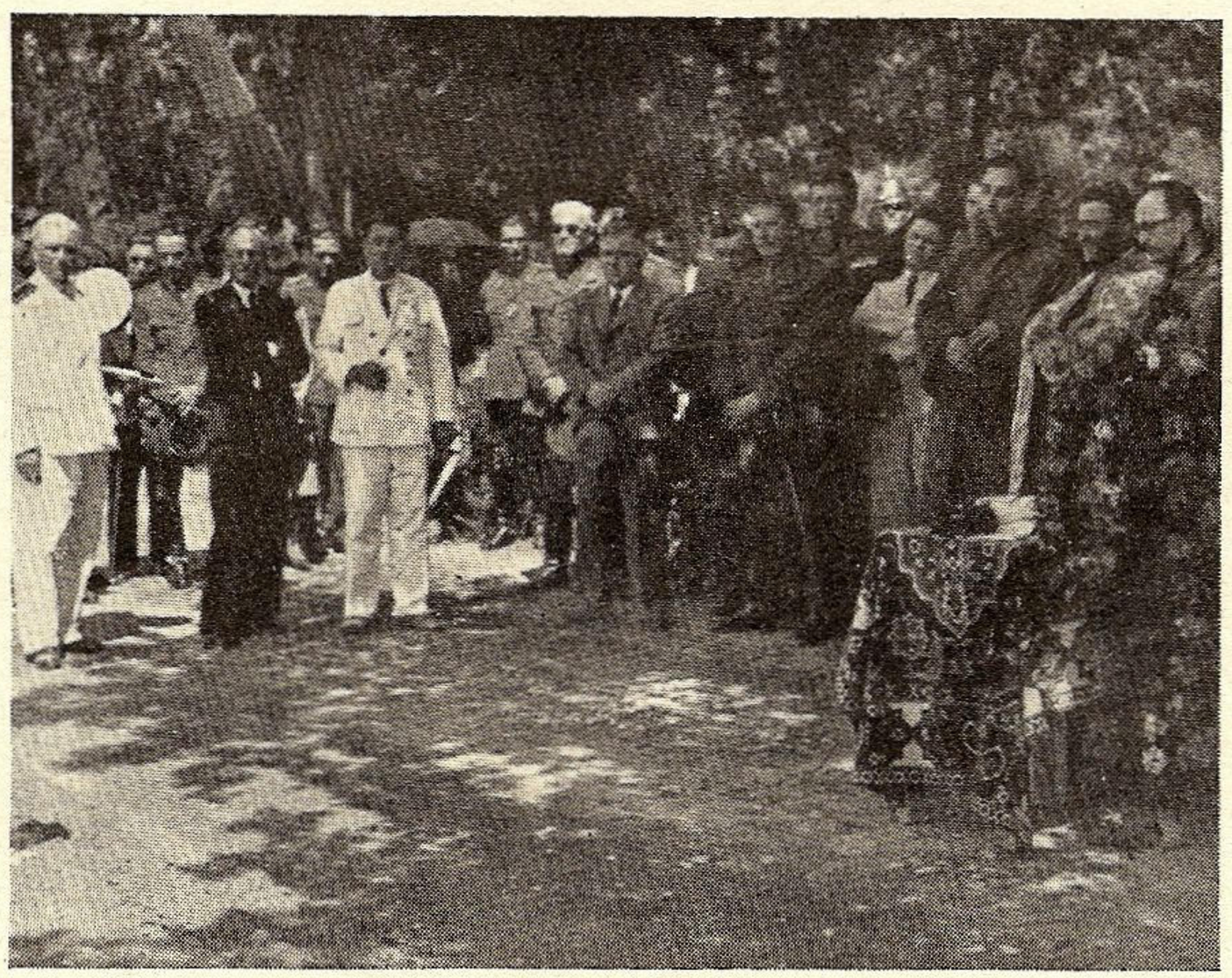
La solemnitate au luat parte autorităţile militare şi civile în frunte cu d-nii: Lt. Col. Costinescu Comandantul Reg. Dorob., Av. Georgescu Giuică Preşedintele Filialei L.N.R. Calafat, D. Catană Primarul oraşului şi Eug. Gruia Căpitanul Portului, precum şi toţi membrii filialei L.N.R. Calafat.

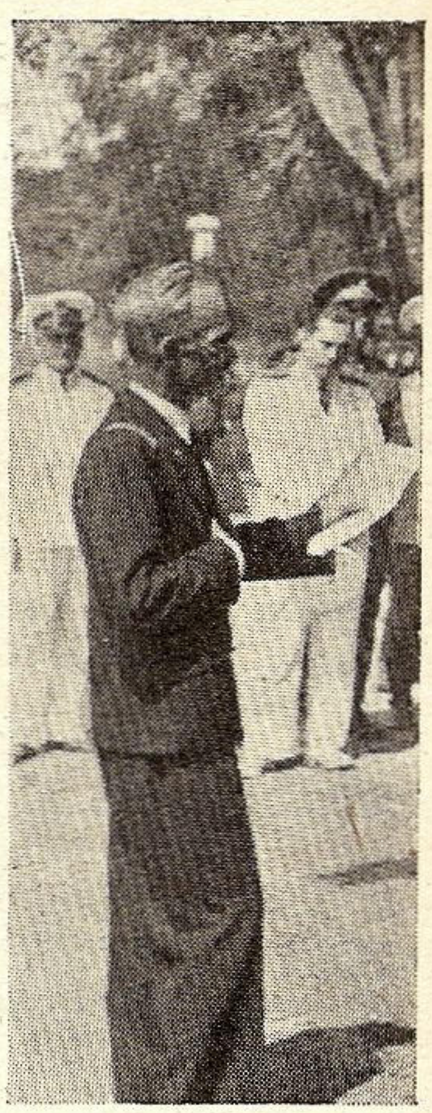
Onarurile au fost date de către o companie de onoare din Reg. Dorob., cu muzica regimentului.

După oficierea serviciului divin în Catedrală, a luat cuvântul Pr. Rudăreanu, care a arătat importanţa acestei zile.

La ora 11,30 întreaga asistenţă, într'o impresionantă procesiune, a coborît în port.

Aici a avut loc sfinţirea unei ancore de flori după care, în faţa unei numeroase asistenţe, dl Av. Georgescu Giuică Preşedintele Filialei L.N.R. Calafat, a ţinut o frumoasă şi înălţătoare cuvântare arătând însemnătatea zilei, faptele de vitejie, eroica luptă şi jertfă a marinarilor în acest răsboiu sfânt, rugând pe Sft. Fecioară Maria





Călăraşi (Ialomiţa): (Stânga) Dl Eugen Cialâc Preşed. L. N. R.; (Mijloc) Asistenţa; (Dreapta) Dl Petre Bogdan Căpitanul Portului

ca şi de aci înainte să ocrotească şi să ducă la biruinţă echipajele navelor noastre.

După aceasta membrii juniori L.N.R. au purtat ancora şi buchetele de flori până la ambarcaţiunea Căpităniei Portului care a ieşit apoi în largul Dunării.

Aici personalul Căpităniei a lansat în apă ancora şi buchetele de flori, în timpul lansării muzica regimentului intonând rugăciunea iar compania de onoare dădea onorul.

După amiază la orele 17, a avut loc pe Dunăre în faţa grădinei Debarcader o frumoasă manifestaţie sportivă constând din diferite sporturi nautice, la care s'au remarcat următorii membrii juniori L.N.R.:

Sărituri la trambulină

Premiul I: Mocofan Ion; Premiul II: Eugen Mitrea.

Caiac

Premiul I: Gh. Antipa-C. Conatos; Premiul II: A. Alecu-Zamfir Mircea.

Lotci

Premiul I: Ion Popescu; Premiul II: Nic. Ciobanu

Innot

Premiul I: Ştefănescu Pamfil; Premiul II: Gh. Vişan.

Vânătoare de raţe

Premiul I: Const. Petrescu

Scondrul glisant

Premiul I: Mitel Cargol.

Serbarea a luat sfârşit la orele 20.

Succesul moral al sărbătorirei **Zilei Eroilor Marinari** a fost desăvârşit remarcându-se cu această ocazie numerosul public, care, în timpul serviciului religios, prin prezenţa şi atitudinea, sa a înţeles să aducă un respectuos omagiu memoriei Eroilor Marinari iar în timpul manifestărilor sportive nautice, a arătat viul interes ce poartă pentru sporturile de apă.

Deasemeni s'a remarcat dragostea pentru sportul nautic şi atitudinea sportivă a concurenţilor înscrişi la concursurile sportive.

Organizarea şi reuşita serbărei a fost datorită în cea mai mare parte intensei activităţi a d-lui Ag. de port pr. I. Cârstea, Secretar şi Cassier al Filialei L.N.R. Calafat.

CALARAŞI

Ziua Marinei s'a sărbătorit anul acesta în portul Călăraşi într'un cadru plin de sobrietate, la care serbare au luat parte toate clasele sociale în frunte cu reprezentanţii autorităţilor locale.

După parastasul oficiat în memoria eroilor marinari al căror nume a fost pomenit de clerul Catedralei, au luat cuvântul dl avocat primar al oraşului Eugen Cialîc precum şi căpitanul de port Petre Bogdan.

Cuvântarea d-lui Eugen Cialîc, primarul oraşului Călăraşi şi Preşedintele „L.N.R."

Ne reîntâlnim din nou aci pentru ca într'un singur gânl să ne plecăm inimile şi să ne lăsăm să bată cald şi cucernic pentru eroii apelor noastre, pentru jertfa marinarilor români, cari şi ieri ca şi astăzi, astăzi ca şi mâine, au ştiut să facă din jertfă steag de biruinţă şi simbol de mândrie românească.

Căci astăzi e Ziua Marinei, *ziua în care ne cinstim morţii şi eroii marinari; ziua în care ne amintim că viitorul patriei stă pe ape, — pe apele bătrânului Danubiu şi ale Mării Negre, cele două ferestre de aur prin care poate fi privit cu încredere viitorul românesc.*

In oraşul nostru, poate mai mult decât oriunde, în altă parte, — căci pe lângă noi curge când potolită, când năvalnică, când albastră şi lină, când turbure şi revărsată bătrna noastră Dunăre, — Dunăre, care aşa cum atât de frumos spunea cineva, duce în valurile ei mai mult sânge românesc decât valuri de apă — se înţelege intuitiv, mai uşor şi mai plastic, de ce trebue să ne iubim apele şi oamenii ei — marinarii şi de ce ţara aceasta are nevoie de o marină comercială bine utilată şi de o marină de rzboiu puternică şi bine pregătită.

Oamenii locului ştiu mai bine de cât alţii, ce importanţă are din punct de vedere al comunicaţiilor, apa Dunării şi cunosc din în-

săşi diagrama bogăţiilor cari intră în oraşul nostru, câtă viaţă este aci când portul este activ, când sute de şlepuri încarcă rodul Bărăganului, lăsând în urma lor zeci şi sute de milioane, din care se înfruptă toate categoriile sociale, dela negustorul de grâne şi până la hamalul din port, de la misitul de cereale şi până la căruţaşul care nu mai are odihnă, dela cafegiul în dugheana căruia se rupea cândva preţurile şi până la ultimul călărăşan, care îşi avea partea lui din această viaţă a portului, din acest dar al Dunării. Insă-şi oraşul nostru este un dar al Dunării, după cum Dunărea este temeiul nostru de viaţă, este mijlocul prin care nu se valorifică însăşi munca românească, dârzenia românească, virtutea românească şi se clădeşte viitorul de peste veacuri al acestei naţii!

De aceia domnilor, afirmaţiunea că gurile Dunării trebue să fie ale noastre şi numai ale noastre, n'are nevoie să fie demonstrată. Ea stă în conştiinţa tuturor românilor, după cum în aceiaşi conştiinţă stă adevărul ca de o parte şi de alta a acestor guri, avem nevoie de cât mai mult pământ ca să putem apăra. Şi am credinţa pe care o repet oridecâte ori am ocazia, că dacă la Nord am ajuns cu soldatul român, cu jertfa şi sângele lui, până la Odessa, care va forma bastionul nordic al apărării gurilor Dunării, nu va întârzia mult ca şi celelalte hotare geografice să se identifice cu ale neamului.

Să-mi îngăduiţi însă ca în această zi de cântec al virtuţilor marinăreşti, în această zi de reculegere şi de mândrie românească, să-mi opresc o clipă gândul asupra rolului jucat de marina noastră în actualul războiu, rolul mai mult decât legendar pe care l-a avut de la 22 Iunie 1941 şi până astăzi.

Anul trecut, în cadrul aceleiaşi sărbătoriri, vă arătam că din prima clipă a războiului nostru cu Sovietele, războiu pornit nu din dorinţi de cucerire ci din nevoia de a ne recăpăta ceia ce ni se furase tâlhăreşte, marina românească, mică şi puţin însemnată ca forţă, dar puternică şi bravă ca suflet, a fost chemată la grea strădanie, la importantă şi hotărîtoare misiune.

Ea trebuia să apere cele 220 mile de coastă, expusă celei mai puternice flote a Mării Negre şi trebuia să-şi păstreze apoi potenţialul întreg, pentru grelele lupte la care era chemată să participe Şi a făcut-o domnilor cu superbă mândrie şi cu splendidă încredere în misiunea şi puterile ei.

Parcul nostru de vase reprezenta 28.000 tone faţă de 200.000 tone ale marinei sovietice; 120 guri de tun faţă de cele 700 guri de toate calibrele sovietice, dela 20 mm. la 302 mm.; un singur submarin faţă le 138 nave şi submarine ruseşti, care puteau lua la o singură ieşire 2874 mine şi 513 torpile. Marina noastră ne-a făcut să retrăim totuşi mândru episodu biblic al uriaşului Goliath şi al sprintenului şi iscusitului David!

La această imensă forţă de apă Rşii mai adăugau şi peste 600 avioane şi hidroavioane, ei deţinând şi o superioritate decisivă şi pe Dunăre.

Cu toate acestea, graţie vitejiei şi sacrificiului marinarului român, flotila noastră n'a pierdut un singur vas în luptele date pentru recucerirea Basarabiei, deşi a împiedicat pe Ruşi să pună mâna pe braţul Chilia, deşi marina noastră a interzis la punctul Ceatal, încercările repetate ale Ruşilor de a pune mâna pe Tulcea şi deşi în luptele dela Periprava, Ruşii au pierdut şase vedete rapide şi 2 vase auxiliare.

Aceste superbe acţiuni ale marinarilor noştri au fost aduse la cunoştinţa ţării prin ordinul de zi pe armată Nr. 7 din 18 Septembrie 1941 al Conducătorului.

Iar operaţiunile forţelor navale maritime au acoperit de glorie flamura tricoloră, dela începutul răzoiului şi până la cucerirea îndepărtatelor porturi ale Caucazului, pe care flutură astăzi mândru stindardul românesc.

Micuţa noastră flotă a reuşit să scufunde peste 15 submarine sovietice, a distrus zeci de avioane ruseşti, a scufundat un conducător de flotilă „Moscova", a avariat alt conducător de flotilă „Harcovul" şi a reuşit să dea la fund numeroase vase de transport, din care citez unul de 12.000 tone căzut victimă îndrăznelii şi curajului marinarilor de pe submarinul „Delfinul".

Dacă adăugăm la acestea şi cele 14 vase de diverse tipuri, monitoare, vedete sau nave auxiliare scufundate sau avariate pe Dunăre, putem măsura dezastrul pe care marina noastră l-a produs inmicului, putem stabili îndemânarea, curajul, virtuţile şi eroismul marinarului român.

Pentru a sfârşi, citez domnilor câteva rânduri numai dintr'un articol închinat marinei româneşti de oficiosul naţiunii germane, naţiune care are cea mai superbă armată de apă de pe întinsul întregului glob. Iată-le:

„Modesta marină română din Marea Neagră, era mai mult un simbol, care prezenta voinţa de desvoltare în viitor. Cele câteva distrugătoare şi canoniere, păreau că vor juca numai un rol modest în actuala bătălie a titanilor.

„Totuşi micimea ei a fost compensată prin vitejia marinarilor români.

„Serviciile pe care marina românească le-a adus în acestt război, au fost incomparabile şi neaşteptate. De exemplu în toiul bătăliei dela Harcov, marina românească a transportat, cu dispreţul morţii, mii de tone de material până la confluenţa Niprului, contribuind astfel în mod hotărîtor la înlăturarea primejdiei şi obţinerea victoriei".

Pasagiu decisiv care fixează în mod lapidar, rolul splendid jucat de marina noastră, modestă ca număr, dar mare ca suflet, în smulgerea victoriilor care au pus tricolorul român pe ruinele Stalingradului şi pe crestele Caucazului.

Să ne plecăm domnilor o clipă gândul şi inima spre adâncurile de ape din răsărit, adâncuri infinite cari sunt mormântul fără de cruce al marinarilor căzuţi la sfinta datorie.

In acest ceas de liniştee, datorit lor şi tuturor celor căzuţi pe câmpurile de bătae ale uscatului şi apelor româneşti — ale noastre în veci în puterea jertfei lor — să ne limpezim gândurile şi pe cele mai curate să le închinăm eroilor, să le dăruim vitejilor.

Căci numai prin jertfa lor, numai prin sângele lor generos vărsat pentru patria şi neamul lor, noi vom putea să fim iarăşi ce-am fost mai înainte, şi mai mult decât am fost! cum spunea cândva domnul Petru Rareş al Moldovei.

Mândri de trecutul nostru, mândri de uriaşul nostru prezent pe care-l scrim astăzi, ca pe el să întemeiem viitorul de aur al patriei, să ne unim glasurile, să ne înnmănunchiem sufletele şi să strigăm cu toţii.

Trăiască Regele!

Trăiască Mareşalul Conducător!

Trăiască, crească şi înflorească marina română.

Cuvântarea căpitanului de port, Petre Bogdan

Ziua de astăzi, Sfânta Maria, patroana marinarilor, e şi marea sărbătoare a tuturor celor ce s'au ataşat cu sufletul la frumuseţea mării.

Nu toţi însă cunosc Marea şi interesant cred e de a vorbi pe scurt şi despre mare, arătând cu această ocazie şi de ce-i mai spune Mărei Negre, Neagră.

Numai acei ce nu au văzut-o, nu ar putea-o şti, descri şi nici iubi, pentrucă nu ar avea de unde să înţeleagă farmecul şi măreţia acelui tot întins de ape: Marea.

Cu cât însă se vor avânta mai mult şi înspre larg, furaţi de mreaja nostalgiei, cu atât mai mult vor înţelege-o, pentrucă marea ştie cum pe aripi de gând furtunos să ne alinte şi numai atunci, pătrunşi de majestoasa ei putere, vor putea înţelege şi taina sbuciumului ei în lungile luni de iarnă.

Numai atunci vor putea şti apoi de ce i s'a spus de către antici neagră, întunecată şi neospitalieră.

Iarna cu deosebire, când nouri grei de plumb întunecă lumina, fenomen însoţit mai totdeauna de aspre furtuni, ca şi tempeste, ce răscolesc cu tăiş ascuţit de gând păgân din adâncuri, munţii de ape, marea apare neagră întunecoasă şioroasă, această datorită

impresiei lăsată de către fenomenul atmosfecirc. De aceia i s'a spus Pontos Euxinos (Marea neospitalieră).

Vara însă, când sub un cer senin cu soare mult, potolită va să asculte cântecul nereidelor ce-şi scaldă alene privirea în reflexul de smarald, marea e fermecătoare, primitoare şi deci Efxinos Pontos (ospitalieră).

In mitologia greacă se spune că Marea Neagră, mai înainte de expediţia Argonauţilor, din cauza ferocităţei popoarelor ce locuiau ţărmurile mării, se numea marea neospitalieră).

Vechii greci o mai numeau Axenos sau inospitalieră, apoi Efxinos, ospitalieră, iar Judeii care cunoşteau ţărurile sudice ale Asiei Mici îi spuneau Marea Axenos, partea de nord a mării pe care nu o cunoşteau, purta denumirea de întunecată.

Romanii i-au spus Pont Euxinos, Marea ospitalieră.

Bizantinii, Genovezii şi Veneţienii îi spunea Marea Maură, iar Turcii Kara (negru) fericită (Mavro Aftihismeni) ca şi tătarii, slavii şi ungurii.

In vremurile mai vechi însă, câteva milioane de ani de atunci, când Marea Neagră nu avea nici o asemănare cu acea de acum, se numea Sarmatică.

Dar dacă am vorbit despre Mare, vom continua a spune seva şi despre nave şi navigatori, precum şi despre războiul nostru Sfânt.

După cum am arătat în cele de până acum, se poate înţelege cu uşurinţă că singurii navigatori ce s'au avântat în aceste ţinuturi despre care se svonise că sunt stăpânite de popoare grozav de sângeroase (Dacii şi Sciţii — 640 înainte de Christos) au fost grecii veniţi în colonii din Heracleea Pontică, aşezare greacă în Bithinia (Vitinia) Asia Mică.

Mai înainte de greci însă singurul popor ce a navigat în spre aceste ţinuturi au fost Fenicienii.

Toate acestea indică afirmaţiunea civilizaţiei acestor popoare, care în dorinţa lor de stăpânirea lumii, se bazau pe tăria flotilei lor.

Marile fluvii fertilizatoare, Tibrul şi Eufratul, Nilul şi Dunărea sunt cele 4 mari medii ale desvoltării unor civilizaţiuni care s'au apropiat, s'au influenţat reciproc, unele cu mai mult ascenlent de cât altele. Toate aceste civilizaţiuni îşi găsesc reprezentare în ruinele vechilor cetăţi situate pe litoralul mării şi al Dunării.

Regele Cyrus al Perşilor în dorinţa lui de a supune pe Mesageţi, popor în Sciţia, a trecut din Asia prin marea Scitică cu flota lui, însă a fost omorit de amazoana Thomiris regina Mesageţilor, deaceea şi marea Amazonică.

Se ştie apoi că Genovezii, (colonie venită din Liguria, veche ţară în N. W. Italiei între Galia numele antic al Franţei şi Etruria numele antic al Toscanei, mare ducat în regiunea centrală a Italiei prin secolul XII care pe unde se stabileau ridicau cetăţi ce le înconjurau cu ziduri groase), au pătruns cu flota lor formată din gaicele, zaetele, panganele, etc., în sus pe Dunăre, până la Turnu Severin.

Pe vremea lui Ştefan Cel Mare 1457, turcii apreciind arta marinărească a Moldovenilor, desvoltă din nou flota românească în profitul lor plătind foarte bine mai ales pe acei ce conduceau vasele de război, caiacele Domneşti, care erau armate cu tunuri (topcii) şi care purtau pavilionul Moldovenesc.

Sub dominaţia turcă trecerile din Muntenia spre Constantinopol se făceau prin schela Hanul Poştă Lichireşti (Călăraşi) unde se aflau caiace Domneşti ce navigau în sus pe Borcea până la Silistra.

După 1879 technica construcţiilor navale a duat un mai mare avânt.

Dispar şeicile şi caicele şi se construesc vase de linie, crucişetoare de bătălie, torpiloare, distrugătoare, submarine, vase bază, vase spitale, bricuri, motonave şi vedete, etc., iar după vederile judicioase ale d-lui Amiral I. Coandă, s'a întocmit încă de acum 10 ani vastul program de construcţii a vaselor de navigaţiune comercială maritimă, care au continuat şi sub d-nul Amiral Nicolae Păiş actualul preşedinte al Ligei Navale Române, fost ministru, un mare îndrăgostit al mării.

Şi acum Doamnelor şi Domnilor, Războiul.

Aşezarea României între cele patru puncte cardinale, având legături cu porturile sale Dunărene şi Maritime cu lumea largă a Orientului, a făcut ca adese ori, încă dela întemeierea Principatelor, să ia parte la toate războaiele deslănţuite fie pe teritoriul ei fie în preajma sa spre a-şi menţine integritatea teritorială ca şi independenţa.

Astfel se face că numai după 25 ani dela războiul mondial 1916—1918, în dimineaţa zilei de 22 Iunie 1941, Marina Militară şi Comercială Română, mică ca număr ca tonaj şi calibru de tunuri, să fie gata la apelul şi sub pornirea eroică a D-lui Mareşal Ion Antonescu Conducătorul Neamului, a înfruntat cu vitejia şi îndrăsneala neîntrecută a ofiţerilor şi equipajelor flota rusă mult superioară flotei noastre.

Strălucitele fapte obţinute de marinarii, navelor M. S. Regelui Mihai I în războiul pentru Cruce, timp de aproape 3 ani, sunt un tot al Românismului ce ne aparţine şi cu care noi românii ne putem mândri.

Odessa, Oceacov, Sevastopol, Kerci, Novorossisk, sunt mărgăritare adăogate la coroana virtuţilor noastre strămoşeşti, de aprigi luptători, urmaşi străjerilor marelui nostru înaintaş Ştefan cel Mare.

De aceea astăzi de Sfânta Maria patroana Marinei, zi pe care o serbăm, gândul nostru să se îndrepte către marii eroi ce se jertfesc pentru Neam şi Cruce, către morţii noştri sfinţi ale căror fapte de arme vor trece scrise în Cartea de Aur a neamului pe care nu-i putem uita şi să ne rugăm ca Sfânta Maria să ne ocrotească apele noastre şi viaţa marinarilor noştri, a apărătorilor noştri tereştri şi aerieni ca şi a marilor noştri conducători.

Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I !

Trăiască M. S. Regina Elena!

Trăiască Domnul Mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului!

Trăiască Neamul şi Ţara Românească!

După cuvântări s'a procedat la aruncarea în larg a unei frumoase ancore din flori. In acest moment garda a dat onorul printr'un foc de salvă, iar muzica militară a intonat pentru Eroi.

Apoi începând dela orele 17 (5 p.m.) s'au executat concursuri de bărci şi înnot de lungă durată şi s'au împărţit premii în bani şi reviste.

Curse de bărci cu 4 rame

1. Barca Nr. 409, Vaidomireanu Marin; 2. Barca Nr. 127, Dumitru Simion; 3. Barca Nr. 538, Ion Dumitru.

Innotul de viteză 100 m.

1. Ionescu Traian; 2. Ilie Guşter; 3. Istrate Gogu.

Innot traversarea Borcii

1. Ionescu Traian; 2. Mehmet Ismail; 3. Firea Octavian.

Innot fond gura Borcii

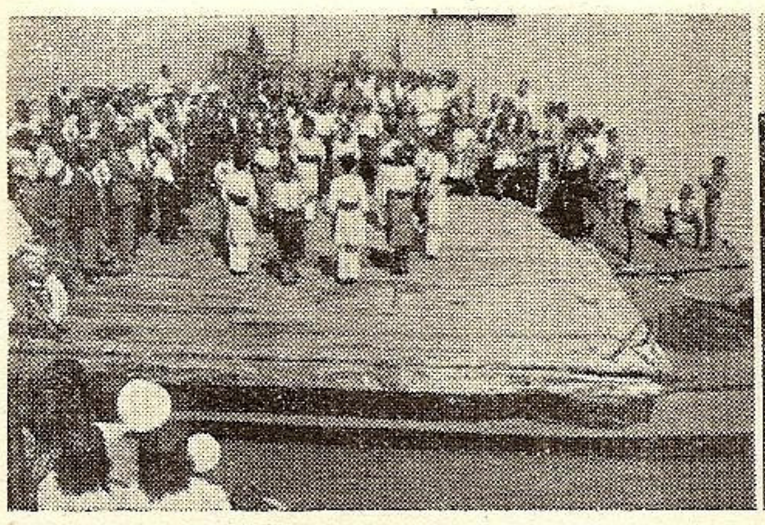
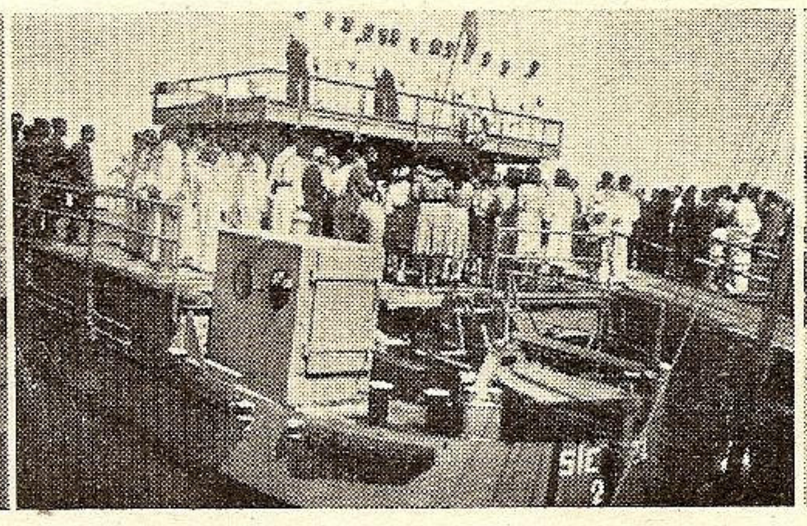
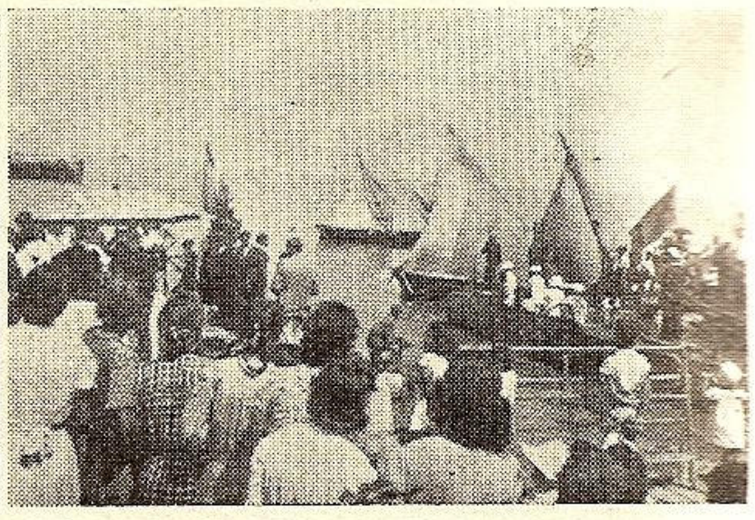
1. Hiridin Hacă; 2. Dumitrescu Gheorghe; 3. Manole Ioan; 4. Simineanu Gheorghe.

Serbarea zilei de Sfânta Maria aşa cum s'a desfăşurat în acest port, a fost fără a exagera frumoasă şi măreaţă, demnă de Eroii Marinei Române.

CETATEA ALBĂ

Anul acesta Ziua Marinei ca întotdeauna a fost sărbătorită în portul Cetatea Albă, într'un cadru foarte solemn.

La ora 9,30 dim., în prezenţa D-lui Prefect al judeţului, D-lui Comandant al Garnizoanei, a autorităţilor civile şi militare, a ofiţeresc din marina regală, a corpului funcţionăresc şi a unui

Cetatea Albă: (Stânga) Omagiul Căminelor Culturale; (Mijloc) Serviciul Religios; (Dreapta) Serbările în port

numeros public, s'a început oficierea serviciului divin de către un sobor de preoţi în frunte cu părintele protopop Petre Hagiu, răspunsurile fiind date de corul bisericii catedrale.

Teteumul s'a oficiat pe vase aranjate în careu lângă dana Nr. 2 în faţa debarcaderului L.N.R., pe care vase a luat loc autorităţile civile şi militare, invitaţii şi o unitate din marina regală, care a dat onorul în timpul serviciului religios.

Atât teritoriul L.N.R. cât şi portul până la locul unde s'a desfăşurat serbarea, a fost pavoazat cu pavilioane şi drapele naţionale.

De remarcat că şi în acest an ca în ceilalţi, populaţia oraşului a căutat să asiste la această serbare, participând în număr foarte mare, iar pe apă erau ancorate bărcile pescăreşti încărcate cu public care venise să asiste la serbare.

In timpul când corul catedralei întona veşinca pomenire, iar muzica militară, ruga, o şalupă a marinei regale s'a deplasat în larg, unde a lansat pe apă o ancoră din flori în memoria Eroilor marinari morţi la datorie.

După terminarea serviciului divin, a luat cuvântul preotul protopop Petre Hagiu, care a vorbit despre importanţa acestei zile, elogiind memoria Eroiilor marinari cari prin faptele şi sacrificiul vieţii lor, au prea înălţat şi trecut în istorie vitejia legendară a marinei regale române.

După D-sa a luat cuvântul Dl Locot. Colonel Gheţaru N. Preşedintele acestei filiale, care a vorbit despre importanţa apelor în viaţa unui stat şi la fel a Mării Negre în viaţa şi desvoltarea ţării noastre.

D-sa a făcut comparaţie între civilizaţie şi bogăţiile ţărilor ce şi-au avut aşezările lângă ape — Anglia, Japonia, Spania, Italia, etc., comparativ cu starea de mizerie a celor aşezate invers, departe de ape — ţările din jurul equatorului — acelea puţin câte sunt.

In raport cu acestea D-sa a arătat importanţa marinei, care are misiunea de a apăra în continuu activitatea pe apă a ţărilor. La noi puţină, dar de real folos se impune dela înfiinţarea ei şi până în războiul actual Dă exemple de lupte din vara anului 1941, unde marina regală română s'a ilustrat prin vitejia, ce a fost remarcată de chiar înaltul comandament al marinei Germane.

Se ţine un minut de reculegere pentru cinstirea Eroilor morţi din această viteză armă a oştirei române.

D-sa termină cuvântarea cu urarea pentru M. S. Regele Mihai I, Familia Regală, pentru Dl Mareşal Ion Antonescu Conducătorul Statului şi pentru victoria armatelor axei.

După terminarea cuvântărilor s'a procedat la desfăşurarea programului concursurilor şi regatelor, — iar înainte de începerea concursurilor s'a făcut o mică demonstraţie cu un număr de 30 bărci pescăreşti cu pânze.

La concursurile de înnot au luat parte un număr de 30 concurenţi din cari au reuşit să obţină premii următorii:

Innot 50 metri juniori

1. Grigorescu Valentin membru L.N.R. premiul I; 2. Simion Valeriu, membru L.N.R. premiul II; 3. Beşleagă Victor, amator, premiul III.

Innot 100 metri domni

1. Baltag Paul Membru L.N.R. primiul I; 2. Grosu Nicolae din marina comerc. premiul II; 3. Ciorică Gheorghe amator, premiul III.

Innot 100 metri doamne

1. D-ra Codgebaş Tamara membră L.N.R. premiul I.

Canotaj 500 metri

A obţinut premiul I soldatul Vacea Tudor din marina regală.

Demonstraţie Aquaplan

Sergent Anghelatos Dumitru din marina regală.

Scondrul cu purcelul

A fost obţinut de către un ostaş din marina regală.

Cu această ocazie Căminele culturale din satele moldoveneşti Tudora şi Antoneşti, situate pe malul Nistrului, au organizat o manifestaţie artistică-culturală al cărui program a fost compus din cântece patriotice şi jocuri naţionale.

După amiază s'a organizat o excarsie pe Limanul Nistrului, excursie care s'a făcut cu vasul de pasageri al N.F.R. „Borcea" şi Vasul „Dunărea" cu invitaţii lansate de L.N.R.

Plecarea s'a făcut din portul Cetatea Albă, debarcaderul Nr. 2, la orele 15, ambele vase îndreptându-se spre gurile Nistrului.

Călătoria s'a făcut atât pe Liman cât şi pe Nistru, de unde excursioniştii s'au înapoiat în portul Cetatea Albă la orele 19,30.

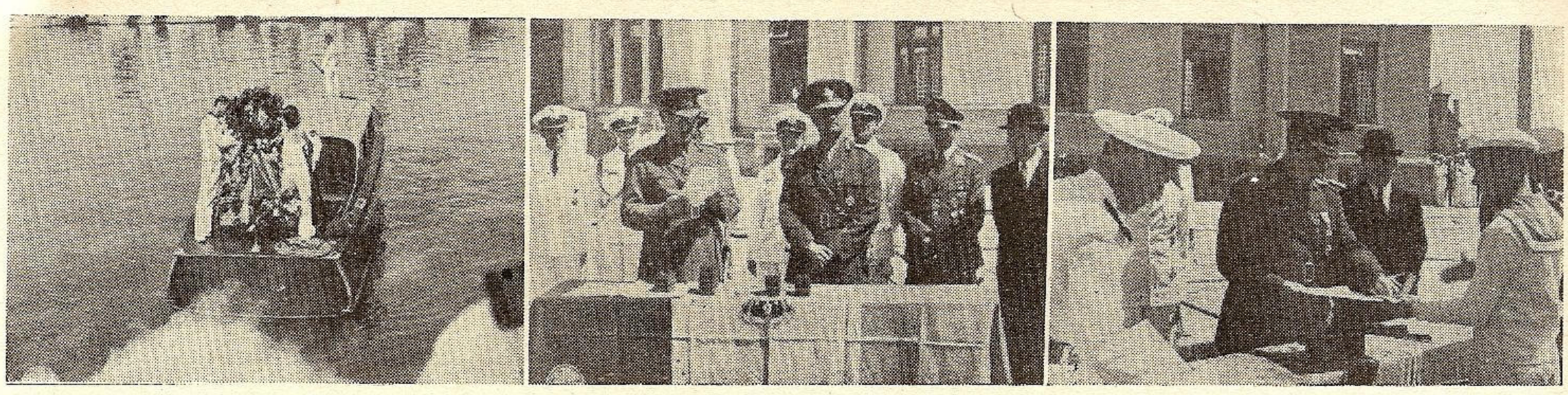
Această excursie s'a făcut în scop de propagandă şi fără plată.

La excursie au particităt un număr de circa 300 persoane, majoritatea şefi de autorităţi, ofiţeri, magistraţi funcţionari, membrii L.N.R. şi public din oraş.

CONSTANŢA

Serbările marinei s'au desfăşurat la Constanţa într'un cadru de sobrietate pe care o trăeşte astăzi întreaga naţie. Serbările marinei au ieşit din cadrul comun tocmai prin recunoaşterea meritelor de necontestat ale marinarilor noştri în acest război.

Aceste serbări s'au desfăşurat pe bordul unuia din distrugătoarele româneşti, în prezenţa d-lor: general Constantin Pantazi, ministrul apărării naţionale; general Nic. Şova, ministru subsecretar de stat al marinei; general Cretzulescu; Comandor Horia Macellariu; comandor N. Bardescu; cpt. comandor N. N. Voinescu; cpt. comandor Niculescu C.; lt. comandor Florian Bujoreanu; col. Alexandru Ignătescu, prefectul judeţului; col. N. Oprescu, primarul Constanţei; precum şi delegaţiuni de marinari



Constanţa: (Stânga) Aruncarea ancorei de flori; (Mijloc) Dl Ministru al Marinei Gen. N. Şova rostindu-şi cuvântarea; (Dreapta) Dl Ministru al Ap. Naţionale C. Pantazi împarte marinarilor decoraţii

germani în frunte cu d. comandor Heinz Kinderlein şi o delegaţie italiană, sub comanda d-lui căpitan Boicolo.

Onorurile au fost date de o companie din marina şi fanfara marinei regale române.

Pomenirea eroilor căzuţi

Serviciul religios a fost o creştinească manifestare de pomenire a celor căzuţi, când peste întinsul apelor a prins ecou numele atâtor marinari bravi, în frunte cu comandanţii lor.

IPSS Episcopul Eugen Laiu a rostit apoi o rugăciune pentru odihna celor căzuţi, iar fanfara intona „Rugăciunea" şi „Imnul eroilor căzuţi". In mijlocul bazinului portului a fost aruncată o coroană de flori în formă de ancoră — modest omagiu de recunoştinţă pentru acei marinari români jertfiţi pe altarul Patriei.

Cuvântarea d-lui comandor Horia Macellariu

Domnule Ministru, Camarazi,

Am pomenit astăzi în al 3-lea an de crâncen război cu cel mai cumplit adversar pe care l-a avut Neamul nostru vre-o dată, pe eroii noştri din trecutul război al întregirii, care prin jertfa şi pilda lor stau la temelia Marinei noastre de astăzi; numai câteva din navele noastre poartă numele lor ca un semn al marei lor virtuţi, dar aceste nave s'au înscris în istoria Marinei Regale Române, demne de aceste nume.

Am pomenit astăzi şi pe camarazii cu cari am pornit acum 3 ani de luptă şi cari alături de noi au căzut în avântul Virtuţei lor şi s'au dăruit Patriei şi Istoriei pentru izbânda Neamului Românesc.

Tuturor trecuţi şi mai apropiaţi eroi le-am închinat slava gândurilor noastre de acum şi de totdeauna. Ei ne văd, ei ne conduc, ei ne dau puterea şi dârzenia de a lovi adversarul peste tot unde încearcă să ne copleşească, pentrucă lupta noastră este lupta de peste 2000 ani a acestui neam de a-şi apăra existenţa, libertatea şi credinţa.

Cotropiţi şi insultaţi în 1940, am tras sabia în 1941, alături de aliaţii noştri Germania şi Italia cari la fel luptă pentru libertatea şi existenţa lor şi am arătat inamicului şi lumii întregi că nimeni nu se poate atinge de Dreptul şi Dreptatea noastră. Am ajuns din nou la Nistru de unde fusesem alungaţi, dar nu ne-am oprit acolo pentrucă datoria şi onoarea noastră aşa porunceau. Aveam datoria faţă de neamul nostru care se găsea dincolo să mergem mai departe, aveam datoria pentru asigurarea viitorului neamului nostru să mergem până acolo până unde existenţa acestui neam era ameninţată şi această ameninţare nu se oprea la Nistru. Aveam onoarea să mergem mai departe alături de Armata Germană până la capăt, pentrucă această armată şi-a sacrificat cei mai bravi ostaşi aici pe pământul nostru pentru Bucovina şi Basarabia noastră; aveam onoarea de a merge mai departe, pentrucă suntem neam de cavaleri, care s'au luptat pentru toţi aşa cum luptă astăzi pentru Europa.

Multe din mamele noastre şi-au pierdut fii, multe din femeile noastre şi-au pierdut soţii sau fraţii, noi înşine putem pieri în această formidabilă luptă; dar ce înseamnă aceasta, ce ar însemna viaţa noastră individuală, dacă neamul ar pieri? Inaintea vieţii noastre este viaţa neamului. Să nu plângem morţii noştri noi fii Dacilor, ci să-i slăvim pentrucă prin jertfa lor de viaţă au dat viaţă neamului nostru în vecii veacurilor.

In acest război, după 3 ani, fără pauze, fără regrupări şi complectări în spatele frontului neschimbate, navele şi echipajele Forţelor Maritime Române păstrează pe teatrul de operaţiuni al Mării Negre, în care se găseşte covârşitor de superioară Marina adversarului, aceiaş atitudine, aceiaş hotărîre, acelaş elan şi acelaş entuziasm ca şi în Iunie 1943.

Spre deosebire le celelalte teatre de luptă lângă Marina Românească în Marea Neagră nu s'au găsit — din cauza condiţilor de ordin politic şi geografic — nici una din marile unităţi navale ale Marinei de război germane.

Sarcina a trebuit să fie împlinită şi susţinută de navele Forţelor Maritime Române.

Nu s'a putut şi nu se poate încă arăta, faptele de arme ale unităţilor navale române. Motivele de ordin tactic şi strategic ne impun să păstrăm cea mai desăvârşită tăcere asupra felului cum reuşim să executăm operaţiunile maritime, astfel ca frontul le Sud al răsăritului, acela din Egeea, Mediterana şi pe vremuri cel din Africa, să se poată sprijini cu încredere pe noi şi pe eforturile noastre. Nevoia discreţiei este în raport direct cu disproporţia de forţe depe acest teatru de operaţiuni.

Tăcerea nu înseamnă inacţiune.

Cifrele statistice dovedesc şi o mare activitate, care a slujit la câştigurile Armatei de Uscat şi un curaj de neegalat. Am păzit şi am asigurat comunicaţiile maritime ale Armatei în acest sector de S. E. al marelui război. Am reuşit cu toată opunerea adversarului, cu toate măsurile şi atacurile lui din ce în ce mai puternice şi mai organizate să ne îndeplinim misiunea.

Astfel navele Forţelor Maritime Române au executat până în prezent 900 operaţiuni de război în ape nesigure, minate, supravegheate şi atacate de forţele adversarului de suprafaţă ,submarine şi aviaţie, parcurgând 242.000 mile marine, adică înfăşurând pământul de 12 ori pe la ecuator în timp de 25.000 de ore de marş. Au fost escortate şi asigurate cu toată împotrivirea inamicului 1400 vase de transport cu aprovizionări şi muniţiuni pentru fronturile din răsărit şi Sud şi anume: 750 germane, 440 române, 90 bulgare, 80 ungare şi 40 italiene înglobând un tonaj registru de 1.900.000 tone adică 190.000 vagoane. S'au pus peste 35 baraje cu peste 7000 mine pentru asigurarea căilor de comunicaţii maritime şi apărarea plajelor de debarcare.

In timpul executării acestor operaţiuni de război, Forţele Maritime Române au îndurat 75 atacuri de submarine cu peste 120 torpile, 32 atacuri ale aviaţiei torpiloare inamice cu circa 60 torpile, 390 atacuri ale aviaţiei de bombardament în mare şi în porturi, au întâlnit în mare peste 800 mine inamice în derivă pe cari le-au evitat şi cufundat. Două distrugătoare şi bateriile de coastă au susţinut o luptă navală cu inamicul în faţa Constanţei cu rezultatul scfundării Conducătorului de flotilă Moskova şi avarierei tovarăşului său Harkow. Un torpilor dintr'un convoiu a respins atacul neegalat al unei grupări tactice inamice compusă din 2 mari distru-

gătoare şi un submarin în misiune în timpul luptelor pentru Crimeea şi Sevastopol au scufundat un mare vas de 16.000 tone plin cu muniţiuni inamice. Pe de altă parte Forţele Maritime Româneşti contraatacând în atâtea rânduri vrăşmaşul a reuşit să-i scufunde sigur 5 submarine şi probabil alte 6, să doboare cert 11 avioane şi alte 14 probabil.

In schimb, în încleştarea neegală a luptei Forţele Maritime au pierdut: un crucişetor auxiliar, 2 vedete rapide, 2 dragoare, un gonitor de submarine şi 12 vase de transport escortate şi anume: 6 germane, 4 române, şi 2 ungare adică 0,8% din totalul vaselor

Aceasta este imaginea eforturilor Forţelor Maritime Române în Marea Neagră neschimbate, neodihnite şi neobosite în faţa unui adversar cu totul superior şi agresiv. Fiţi mândri camarazi şi demni rămaşi ai celor ce astăzi au fost pomeniţi pentru mândra lor Patrie. Ţara poate compta pe voi aşa cum aţi dovedit-o şi ea vă urmăreşte pretutindeni unde voi purtaţi pavilionul ei cu mândrie şi onoare.

V'am văzut în lungile operaţiuni ce le-aţi executat sub ordinele şi conducerea mea cum n'aţi cllintit în faţa duşmanului. Pericolele înfruntate cot la cot au călit între voi şi mine legătura pe care nimic şi nimeni nu o va putea rupe. In fiecare din voi am găsit un concurs total, un devotament fără margini. Tot ceeace eu puteam să aştept dela bravi ca voi şi pentru care vă mulţumesc în numele României ca şi al meu.

Tari pe drepturile şi dreptatea noastră cu acelaş entuziasm să mergem înainte pentru a smulge adversarului nostru victoria deplină şi definitivă a neamului românesc.

Să fim demni urmaşi ai marinarilor lui Ştefan Cel Mare, care transformaseră această mare în lac moldovenesc.

Răsplătirea bravurei marinarilor

La bordul aceluiaş distrugător a avut apoi loc solemnitatea înmânării unor însemne de război marinarilor români şi germani care s'au distins în actualul război. D. ministru al marinei, general N. Şova, a cetit raportul Domnului Mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului, şi decretul semnat de M. S. Regele Mihai I, prin care s'a conferit înalta distincţiune marinărească „Virtutea Maritimă" navigant, cl. III, II şi I, d-lui general Pantazi, ministrul apărării naţionale, pentru meritele sale la succesele marinei; „Virtutea Maritimă" cl. III a mai fost conferită d-lui lt. comandor Florin Bujoreanu, sergent Coman Ion, caporal Banu Mihai, soldat Ghinea Alexandru; aceiaşi distincţiune a primit-o din mâinile d-lui ministru al apărării naţionale, general Pantazi, şi d. comandor Heinz Kinderlein, din misiunea marinei germane.

D. ministru Pantazi a făcut apoi o inspecţiune amănunţită pe bordul unuia dintre noile noastre submarine, construite în întregime în ţară, deasemeni la bordul unei vedete torpiloare rapide ieşind apoi în largul mării.

In cursul după amiezii, pe stadionul marinei depe malul lacului Tăbăcăriei, au avut loc numeroase întreceri sportive marinăreşti.

CRAIOVA

Ziua Marinei s'a serbat anul acesta la Craiova — după o întrerupere de câţi-va ani cu tot fastul cuvenit.

Ceremonia religioasă şi parada militară au avut loc pe Ştrandul Băilor Municipale.

Te-deumul a fost oficiat de un sobor de preoţi, destinat de Sf. Mitropolie.

A luat parte o companie cu drapel şi muzică.

Din partea autorităţilor militare şi civile au luat parte:

Comandantul Reg. Dorob., Col. Teodorescu Traian.

Şeful de Stat Major al Div., Lt. Col. Popescu D.

Câte un ofiţer, un subofiţer şi o grupă oameni trupă, dela toate unităţile din garnizoană.

Inspector Şcolar, Boldur.

Directorul Chesturei de Poliţie, Fodor.

Preşedintele Camerei de Muncă, Petrovici Berindei precum şi alte multe personalităţi.

S'au ţinut cuvântări ocazionale din partea:

Bisericei, Armatei şi Şcoalei.

După terminarea slujbei religioase s'a aruncat în bazinul Ştrandului o coroană-ancoră, în memoria marinarilor căzuţi în războiu.

Festivitatea a fost urmată de declamaţii executate de artiştii Teatrului Naţional din Craiova şi de interesante dmeonstraţii nautice.

Dupe amiază au avut loc concursuri de înnot şi sărituri clasice după trambulină, iar seara s'a desfăşurat un program bogat, constând din:

Dansuri naţionale, demonstraţii de box, declamaţii, aruncarea şi scoaterea din bazin a diferite obiecte, etc., etc.

Publicul asistent a fost delectat tot timpul de muzica militară.

Concursul de înnot

25 m. piept copii: 1. Chiciu Ştefan, 25; 2. Vătăşescu M., 30.

25 m. liber copii: 1. Balla Edy, 25,5; 2. Petrovici B. Mircea, 32.

25 m. piept fetiţe: 1. Csap Edit, 25; 2. Stănculescu Gica, 26,5.

50 m. liber juniori: 1. Dimitriu Pupu, 34,6; 2. Martinovici M., 41,1.

50 m. liber copii: 1. Văleanu V., 47,5; 2. Calotescu Toma, 47,9; 3. Smărandescu V., 50 L.N.R.

50 m. piept fetiţe: 1. Golfiţa Elena, 49,9; 2. Sonn Cristina, 52,1.

Sărituri la trambulină: 1. Calotescu Toma; 2. Morărescu C.

50 m. liber fete: 1. Mikosi Gabriela, 44; 2. Sali Halina, 47.

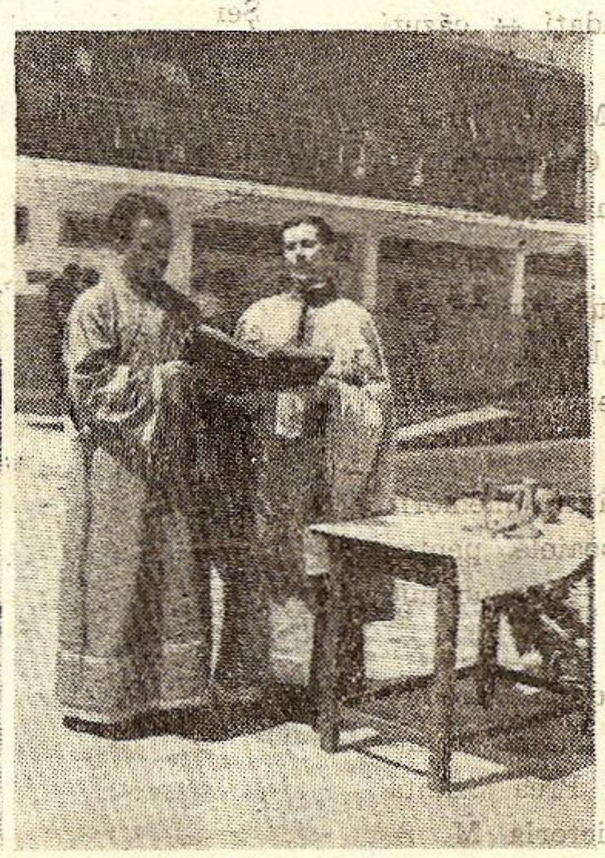
50 m. liber copii: 1. Calotescu Toma, 54,2; 2. Văleanu V., 54,6.

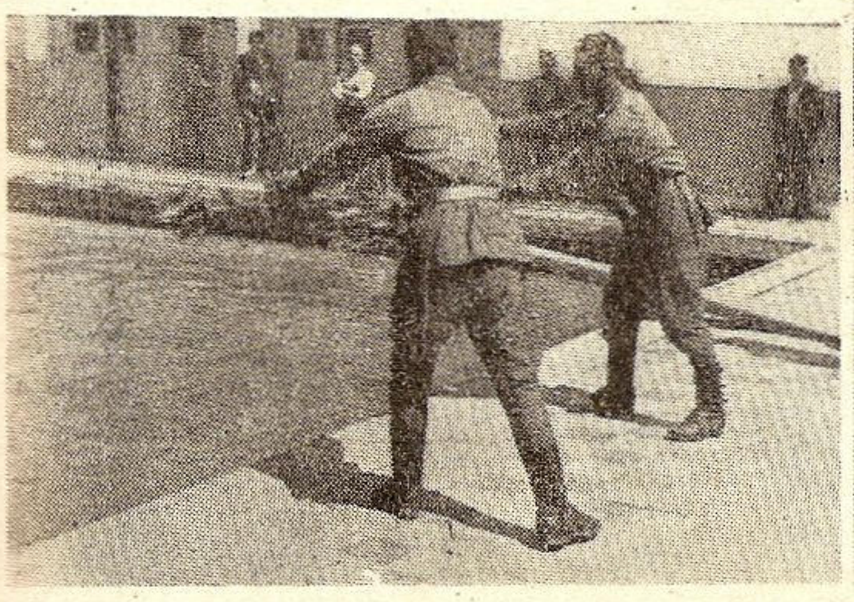
100 m. liber seniori: 1. Comorowschi, 1,26,1; 2. Glinshi, 1,36,1.

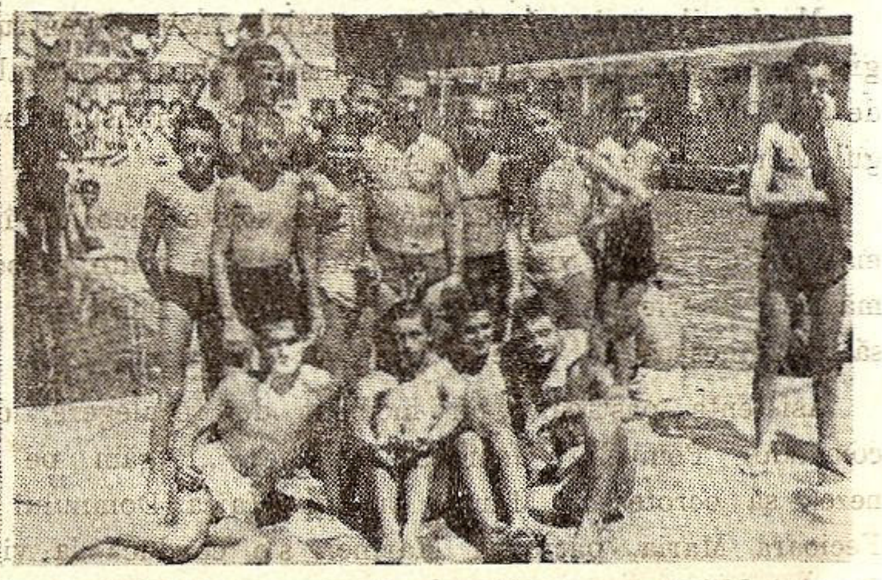
50 m. liber copii: 1. Popescu D., 49,2; 2. Smărăndescu V., 51,3 L.N.R.

50 m. juniori: 1. Smilevschi, 30,1; 2. Dumitriu Pupu, 35,7.

50 m. piept fete: 1. Golfiţă E., 51; 2. Glinschi, 51,6.







Craiova: (Dreapta) Aruncarea ancorei de flori; (Mijloc) Serviciul Religios; (Dreapta) Concurenţii dela probele de natăţie

50 m. piept juniori: 1. Zeneg, 43; 2. Vlădescu, 47,5.

GALAŢI

Ziua Sf. Maria, protectoarea marinei noastre, a fost sărbătorită anul acesta la Galaţi într'un cadru restrâns.

Duminică dim. la orele 11 s'a oficiat în vechea catedrală Sft. Nicolae o slujbă religioasă pentru pomenirea tuturor eroilor marinari căzuţi la datorie în răsboiu, de către protoereul C. Cronţ şi preoţii A. Constantinescu, Apostol şi Tăune.

Au luat parte d-nii: Dan Sărăţeanu, primarul municipiului şi preşedintele Ligei Navale Române filiala Galaţi, Alex. Martin, subprefect al judeţului, comandor O. Butaş, comandor Vlădescu, comandor Pompiliu Georgescu vice preşedinte al Filialei L. N. R., col. Iordăchescu, lt. col. I. Proca comandantul cercului teritorial, prof. Em. Constantinescu şi Alex. Guţu ajutori de primar, general Arth. Grigorescu, ing. Vasilescu dela Caps, Apostol Popa, preşedintele camerei de comerţ şi industrie, lt. col. Pavlovschi cavaler al ordinului „Mihai Viteazu", dr. I. Marcu medic primar al judeţului, col. I. Marinescu preşedintele soc. ofiţerilor de rezervă, căpt. Urceanu, I. Penciu preşedintele Sfatului Negustoresc, dr. Ilea diriginte P. P. T., Popa diriginte al soc. de telefoane. precum şi numeroşi membrii ai Ligei Navale Române şi delegaţii asociaţiilor patriotice şi de invalizi de răsboi.

După oficierea slujbei religioase din partea Ligii Navale a vorbit d. comandor **Pompiliu Georgescu,** care a spus următoarele:

„Este a treia oară, când se serbează Ziua Marinei într'un cadru restrâns, dar dragostea noastră pentru marina şi marinarii ei, este de trei ori mai mare, căci ei sunt păzitorii Dunărei şi Mării, ferindu-ne de a suferi din cele ce se întâmplă în războiu. Ei şi cu aliaţii noştri germani, sunt stăpâni pe teritoriile şi coastele mării, ocupate de doi ani.

„In specialităţile lor multiple, marinarii sunt auxiliarii preţioşi ai armatei de uscat.

„Pe ei se bazează ţara, deoarece au fost la înălţime, atât în războiul 1916—1918, cât şi în războiul actual. Eroismul lor este mândria noastră, care se răsfrânge din generaţie în generaţie. Citaţii prin ordine de zi pe armată, sunt pilde neperitoare. Marinarul român, de orice grad şi de orice fel, fie el din Marina Regală sau din cea comercială, ştie să lupte cu ce are la îndemână, ştie să-şi îndeplinească datoria fără şovăire, pentru binele şi mărirea patriei noastre.

„Acum când serbăm Ziua Marinei şi preamărim pe marinari şi faptele lor de arme, suntem datori să ne gândim cu evlavie şi admiraţie, la acei cari şi-au dat viaţa, pentru a ne apăra ţară, a ne ridica prestigiul în faţa lumii şi a lăsa urmaşilor pilda vie, pe care trebue s'o urmeze.

Sunt citaţi marinarii eroi-ofiţeri, subofiţeri şi soldaţi — căzuţi pentru apărarea Patriei şi întregirea graniţelor, în războiul din 1916—1918, la Turtucaia, Silistra, Rasova, Topalu, Măcin, Brăila, Galaţi, Isaccea, Tulcea, Chilia, Vâlcov, Sulina şi Constanţa, — pe Dunăre şi pe Mare, la Macisa, Petroşani, Zimnicea, Calafat, Cerna şi pe malurile Siretului şi ale Prutului.

Marinarii eroi, căzuţi în actualul război, pentru reîntregirea graniţelor, apărarea Patriei şi cinstea Marinei Regale, în luptele de pe Dunăre, Deltă, în Dobrogea, apele transnistriene şi în largul Mării Negre, până la 1 August 1943.

„Ne închinăm cu smerenie, ca la sfintele icoane, întru memoria marinarilor căzuţi vitejeşte la datorie, din toate războaiele, pentru mărirea Patriei şi întregirea neamului, Dumnezeu Atotputernic să-i odihnească în pace.

Asistenţa păstrează un moment de reculegere, după care d. comandor Pompiliu Georgescu spune: „Rugăm pe bunul Dumnezeu să ocrotească Marina iar pe Maica Domnului Prea Sfânta Fecioara Maria, patroana Marinei, s'o conducă la victoria M. S. Regelui Mihai I, preşedintele de onoare al Ligii navale române, Ii urăm sănătate şi să trăiască mulţi ani, Să trăiască d. Mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului şi membru de onoare al L. N. R.-ului. Trăiască Marina Română".

In timp ce la vechea catedrală Sf. Nicolae se oficia slujba religioasă pentru pomenirea eroilor marinari, căzuţi în războaiele de apărare şi întregire, d. amiral comandant al Diviziei de Dunăre, de pe bordul unei nave de război, a aruncat în valurile fluviului o splendidă coroană de flori oferită de d. Dan Sărăţeanu, preşedintele Ligii Navale şi primarul municipiului.

După amiază a avut loc la Ţiglina o serbare sportivă.

GIURGIU

In anul acesta de Ziua Marinei i-a revenit Ligei Navale Române să ia iniţiativa organizării sărbătoarei patronului Marinei — care, cu binevoitorul concurs al primăriei oraşului Giurgiu, prin d-l colonel Călin Toader, — un adânc înţelegător al rostului Ligei Navale Române şi un admirator al marinei, şi modestul concurs al Garnizoanei Giurgiu şi Căpităniei portului Giurgiu, a organizat sărbătorirea zilei de 15 August.

Inspirata delegaţie a Căpităniei Portului dată d-lui Şerban Dumitru, ofiţer fluvial, admirabilul organizator dela Timişoara — de a programa cu concursul autorităţilor, serbarea Zilei Marinei, a făcut ca această zi să capete — dacă nu fastul şi măreţia ce i se cuvenea ca altă dată — cel puţin adânca şi pioasa reculegere pentru măreţia faptelor pionierilor şi eroilor marinei noastre.

După terminarea slujbei zilei de Sft. Maria Mare, s'a oficiat în Sft. Catedrală „Adormirea Maicii Domnului" un Te-Deum de către cucernicii preoţi parohi al catedralei asistaţi înălţător de cuviosia — sa diaconul catedralei în prezenţa d-lor: col. Călin Toader primarul oraşului şi M. Popescu, ajutor primar, N. Bălănescu preşedintele Ateneului, avocat Dr. Boca, delegatul Prefecturii, Iulian Serbănescu, secretar, Romanescu şeful poliţiei, a delegaţiilor de ofiţeri din regimentele de Vânători şi Dorobanţi în frunte cu d-nii comandanţi şi a delegaţiei ofiţerilor şi personalului Căpităniei Portului Giurgiu în frunte cu d-nii ofiţeri Bogdan, Teodorescu, Şerban şi Dragomir, Ion Ionescu agent N.F.R. şi Minculescu agent S.R.D., Dragoş director Banca Comercială, A. Zgubea diriginta oficiului de telefoane, cpt. Sunda dela Oficiul economic judeţean, cpt. Basilescu din Comandament. Garnizoanei Giurgiu, Emil Angelescu, membru corespondent L.N.R. şi a celorlalţi membri L.N.R. şi a unei numeroase asistenţe.

Răspunsurile au fost date de soc. corală „Cântarea Dunărei".

S'a dat apoi rostire pioasă măreţului şir în pomelnic a tuturor marinarilor căzuţi pentru Patrie în cursul celor 4 războaie — Independenţă, Balcanic, Intregire şi Reîntregire — la care marina noastră mică dar viteză şi-a dat importanta şi neprecupeţita sa jertfă pentru decisiva minunatelor sale acţiuni.

După Sfânta Pomenire a eroilor ia cuvântul d-l cpt. fluvial Şerban Dumitru vorbind în prima parte a alocaţiunii sale despre importanţa Zilei Marinei, proslăvind şi amintind în a doua parte minunatele fapte de arme şi jertfe ale marinei şi marinarilor noştri în actualul războiu, — arătând în a treia parte apoi importanţa economică a apelor, Dunării şi mării noastre.

Vorbeşte apoi d-l Emil Angelescu, în calitate de membru corespondent al L.N.R. adresând asistenţii o însufleţită şi simţită chemare spre înţelegere şi colaborare cu Liga Navală Română.

Se face în urmă cu toată asistenţa strămoşeasca Sft. **Veşnica Pomenire** a eroilor marinari şi împărţirea tradiţională.

Ceremonia ia sfârşit apoi urmată fiind de masa săracilor dela ziua Sft. Marii Mari.

Ţinem să atragem atenţia că frumoasa iniţiativă a Ligii Navale Române în opera ei naţională şi de propagandă e de dorit a fi continuată şi credem că vom avea plăcerea de a reveni în aceste coloane cu alte noui reportagii ale activităţii ei la Giurgiu, care, a fost lipsit de orice activitate cu viaţa şi sportul de apă atât de sănătoase şi frumoase — uitând să se cultive în tineret dragostea de apele noastre şi sufletul marinarilor, cu atât mai puternic, cu cât Dunărea ne este părtaşa noastră de viaţă, de bucurii şi nădejdii şi ne udă ogoarele şi casele noastre.

LIGA NAVALA ROMANA

CHEMARE

In memoria pionerilor oraşului Giurgiu, cetate străbună la margini de Ţară şi de veghe — cu zidurile scăldate de apele cântatului Danubiu şi în memoria pionerilor **Marinei Regale Române** de fluviu şi de mare, **Liga Navală Regală Română** vă chiamă azi, tineri şi bătrâni, să strângeţi rândurile în jurul flamurei ei şi la flacăra aducerilor aminte să cinstim gloria şi memoria lor.

Pentru pionerii marinei noastre şi pentru în veci nemuritorii ei eroi şi martiri, **iubiţi apele** şi ascultându-le poveştile şi basmele lor minunate, să ne formăm un suflet ca al lor,

UN SUFLET DE MARINAR

Purtaţi-le gloria şi faima lor din loc în loc, dela vale la deal şi dela mare la munte, aşa cum au făcut-o părinţii şi străbunii noştri, care le-au cântat pe strune ce nu vor amuţi în veci şi au scandat în versuri nepieritoare, minunăţia lor desfătătoare de neuitat.

STRANGEŢI RANDURILE!

Vă comandă azi **Liga Navală Română** şi nu vă precupeţiţi timpul şi ajutorul vostru —

AVEM NEVOIE DE EL!

Strânşi laolaltă să le rostim pioşi măreţul lor şir în pomelnic şi să înălţăm cu gând şi voinţă pentru nemurirea lor

Flamura Ligii Navale Regale Române

chezăşie neîndoelnică **a gloriei şi onoarei lor**, — convinşi că nimic nu ne va împiedica acum şi în veci pe noi—copii şi nepoţii — strănepoţii noştri—CE VOR VENI, ca să veghem la umbra lor.

Sub veghea LOR, de sus—a pionerilor şi eroilor **Marinei noastre**—vom învăţa sub auspiciile şi îndrumările părinteşti — ocrotitoare ale **Ligii Navale Române** de sub **înaltul patronaj al Majestăţii Sale Regelui**

MIHAI I,

să dăm din mâini, să înnotăm şi să vâslim, să ne împrietenim cu aripele vânturilor, ca să plutim pe drumul lung şi fără pulbere **AL APELOR ŞI MĂRII NOASTRE.**

Vom învăţa să le cunoaştem taina şi sufletul lor,—le vom privi măreaţa şi minunata lor înfăţişare, la fiecare ceas din zi şi din noapte,—şi încântându-ne de stima lor.—**STIMA APELOR**, vom şti să ascultăm în murmurul valurilor şi clipocitelor lor de mal,—poveştile şi basmele adormitoare, purtate şi cântate—sursurate de unda lor dela isvor până'n **MAREA CEA MARE.**

Vom poposi sub sălciile lor,—paznici bătrâni, duioşi şi plângători—ne vom răcori sub lacrimile lor de sevă, de bătrâni mereu emoţionanţi—şi în foşnetul lor şi al tuturor pădurilor din maluri, vor îngâna poveştile apelor ce le-au dat viaţă şi i-au privegheat adormindu-i în fiecare seară cu ele—şi ei nepoţi mai tineri vor aminti povestea lor şi a păsărilor ce poposind au ascultat şi au cântat cu ei în cor, poveştile şi basmele—**MELANCOLIA APELOR.**

Dar din melancolia lor, de mult de tot, din zilele din'tâi s'a născut şi el — **DORUL PLECĂRILOR — SUFLETUL MARINARILOR.**

Vom fi ca şi ei sau îi vom depăşi, nu ştim, dar o dorim şi ţinta noastră trebue să fie **FAIMA — GLORIA APELOR ROMÂNIEI!**

Insufleţiţi marinăreşte să creştem şi să ne educăm de azi, pentru ca mâine vlăstarelor ce vor năştea, să crească mai departe şi tot mai departe **MĂRIREA MARINEI REGALE A ROMÂNIEI.**

Veniţi în număr cât mai mare să punem temelia Ligei Navale Române—Filiala Giurgiu, să ridicăm la catarg în IMN de slavă şi cinstire PAVILIONUL MARINARILOR DELA USCAT ŞI LARG

CINSTIRE MARINEI

Gloria purtată a României e dincolo de hotare— cinstirea ei e doar PAVILIONUL SI STEMA ROMÂNIEI

Voinţa—Speranţa - Noroc şi Spor în munca şi activitatea noastră de aci înainte, — sub faldurile ocrotitoare şi cârmuitoare ale flamurei Ligii Navale Române.

Membru corespondent la Giurgiu al L. N. R.,
E. V. A.

„ZIUA MARINEI"
Giurgiu, 15 August 1943

HÂRŞOVA

Anul acesta, cu toate evenimentele în curs, „Ziua Marinei", în portul Hârşova, s'a sărbătorit în mod deosebiit şi demn de memoria marinarilor noştri căzuţi pentru Patrie.

In acest scop, s'au luat din timp, măsuri pentru o bună reuşită a serbărei, pavoazându-se atât portul cât şi pontonul de acostare cu ghirlande de verdeaţă şi pavilioanele Român, German şi Italian.

S'au organizat concursuri nautice, canotaj şi diferite exhibiţii marinăreşti, ca scondru cu pavilion şi vânătoare de raţe.

Au luat parte la această sărbătorire şefii autorităţilor din port şi oraş cum şi întreaga populaţie a oraşului.

La Catedrala din localitate s'a oficiat serviciul divin, după care clerul, autorităţile şi locuitorii s'au îndreptat spre port unde pe pontonul de acostare s'a oficiat un parastas pentru cinstirea memoriei tuturor marinarilor căzuţi, pomenindu-se numele lor, de către S. S. Preot Paroh Ion Ciorbaru, care după oficierea parastasului a ţinut o impresionantă cuvântare, preamărind eroismul şi jertfa marinarilor noştrii, după care depe bordul remorcherului S. H. Bistreţu s'a afundat în valurile Dunărei o coroană de flori în formă de ancoră, dându-se onorul cu bubuituri de explozibile.

După afundarea coroanei, în faţa D-lui Căpitan Buic, Comandantul Bat. Poduri Fluvii cum şi ale autorităţilor, a defilat un .ploton de onoare sub comanda Slt. rez. Dan Ion, care defilare a fost urmată de concursurile nautice după cum urmează:

1. **Demonstraţiile a şase vase şi şase baleniere** conduse de ostaşi din Bat. Poduri Fluvii, cărora li s'au acordat premii de către autorităţi şi populaţia civilă şi care premii au fost câştigate de următoarele echipagii:

1. Echipagiul Serg. Moisoiu Gheorghe; 2. Echipagiul Serg. Popârlan Dumitru; III. Echipagiul Serg. Streche Vasile.

La baleniere: 1. Echipagiul Cap. Dines Paul; 2. Echipagiul Cap. Ţigău Marin; 3. Echipagiul Frt. Rusu Gheorghe.

2. **Intreceri de şalupe** pe o distanţă de 9 km. la care s'au înscris cinci şalupe din care prima care a sosit la ponton a fost şalupa D-lui Stan Ţigău, iar a doua a D-lui Ştefan D. Stoian, condusă de fiul acestuia Virgil Stoian.

3. **La concursul de înnot** au luat parte 18 concureţi pe o distanţă de 4 km., dintre care primi treii cari au sosit la ponton sunt tinerii: 1. Vasile Delianidis; 2. Alexandru Stelian; 3. Tudor Sârbu cărora li s'au împărţit premii.

4. **La scondru orizontal şi vânătoarea de raţe** au luat parte tot tinerii cari au concurat la înnot, raţele fiind vânate de Lică Teodorescu şi N. Şerbănescu, iar pavilionul la scondrul orizontal a fost luat de către tânărul Alexe Radu căruia i s'a acordat un premiu.

După terminarea acestor demonstraţii marinăreşti, până la ora 13,30 au urmat plimbări pe Dunăre cu diferite ambarcaţinni, cu care ocazie corul Căminului Cultural din localitate, care a dat răspunsurile şi la oficierea paractasului, a cântat diferite cântece marinăreşti şi patriotice.

După masă, tot în cadrul serbărei Zilei Marinei, Căminul Cultural a dat o frumoasă şi reuşită serbare în localul D-lui Stelian R. Ştefănescu, sub conducerea D-lui avocat D. Gheorghiu, Preşedintele Căminului.

IAŞI

Şi în acest an Ziua Marinei a fost serbată în localitate cu un deosebit fast, la Strandul Iaşilor.

Erau de faţă d-nii: colonel Drajna, col. Talpeş prefectul judeţului, av. Gh. Chiriţescu ajutor de primar, C. Lupu prim preşedinte al Curţii de Apel, insp. general sanitar Dr. I. Alexa, administrator financiar Valentin Bogatu, Marchizul Aloisi Sartorio, col. Pavlov, col. Antonescu, Botez director B. N. R., Pr. Dim. Ciolan protoereul oraşului, lt. col. C. Mihăescu, Emil Gherasimescu secretar-general al Universităţii, Arh. Narcis Luchian, precum şi un numeros public.

S'a oficiat o slujbă religioasă de către un sobor de preoţi în frunte cu Pr. Protoereu Dim. Ciolan, pomenindu-se cu acest prilej eroii marinari căzuţi pentru Patrie.

Apoi Pr. D. Ciolan, luând cuvântul în numele bisericii a preamărit această zi de adâncă reculegere şi pioasă evocare a eroilor marinari din răsboiul actual.

In numele armatei, a vorbit d-l lt. col. Const. Mihăescu, Comandantul Cent. de exploatare teritorial, care a spus între altele:

Anul acesta ziua Marinei la un aspect deosebit, fiindcă eroii anonimi ai valurilor se află în răsboiu şi fiindcă apele mării ascund în fundurile lor, trupurile dragi a multor camarazi jertfiţi pentru gloria ţării şi a marinei.

Ziua Marinei este o zi patriotică de chemare a spiritului şi inimelor româneşti către cele 2 pârghii vitale ale vieţii noastre româneşti: Dunărea şi Mare, este o zi de adâncă reculegere şi pioasă evocare a eroilor marinari din toate răsboaiele, este o zi de legitimă mândrie naţională, pentru toţi acei care cunosc trecutul de strădanie şi muncă încordată, îndeplinită de inimoşii Comandanţi, care au stat în fruntea marinei dela răsboiul neatârnării şi până astăzi.

Marina noastră de răsboi avea o tradiţie de vitejie dobândită din vremea celuilalt răsboi.

In actualul conflict, marina noastră cu o deplasare de 28.000 tone faţă de circa 280.000 tone sovietice, a înspăimântat pe inamic prin bravura şi curajul ei.

In lupta navală dela Tuzla a scufundat distrugătorul Moscova a avariat pe Harkow şi alte 2 distrugătoare. Apoi a mai scufundat 5 submarine ruseşti, 3 cargoboturi şi alte vase de comerţ, avariind 8 submarine şi torpilând un cargobot de 12.000 tone.

Contribuţia marinei la răsunătoarele succese ale armatei terestre pentru cucerirea Odesei şi Kerciului ca şi pentru Sebastopol a' fost dintre cele mai remarcabile.

Marea este securitatea poporului şi ţării noastre în viitor; dar viitorul nostru economic în noua Europă este pe mare şi numai pe mare.

Ca întotdeauna când proslăvim eroismul marinarilor noştri ce au făcut să strălucească pavilionul românesc, gândul nostru se îndreaptă către Suveranul nostru, căruia urându-I domnie îndelungată să-I strigăm din toată inima: Trăiască Regele Mihai I.

Având chezăşia marinei de elită călită în atâtea frumoase şi neperitoare fapte, să ne îndreptăm gândul către Conducătorul desrobitor care luptă ca România să se încadreze în cadrul drepturilor noastre istorice: Trăiască Mareşalul, Antonescu.

Având în vedere eroii anonimi modeşti în profesiunea lor care fac gloria marinei şi vor servi ca pildă pentru formarea tradiţiei noastre la mare, să strigăm: Trăiască Marina Regală Română.

A urmat apoi demonstraţii ale Şcoalei de înnot; concursuri de înnot pentru copii, juniori, stafetă mixtă; demonstraţii comice de înnot etc.

La urmă s'au distribuit diplome şi premii participanţilor.

ISMAIL

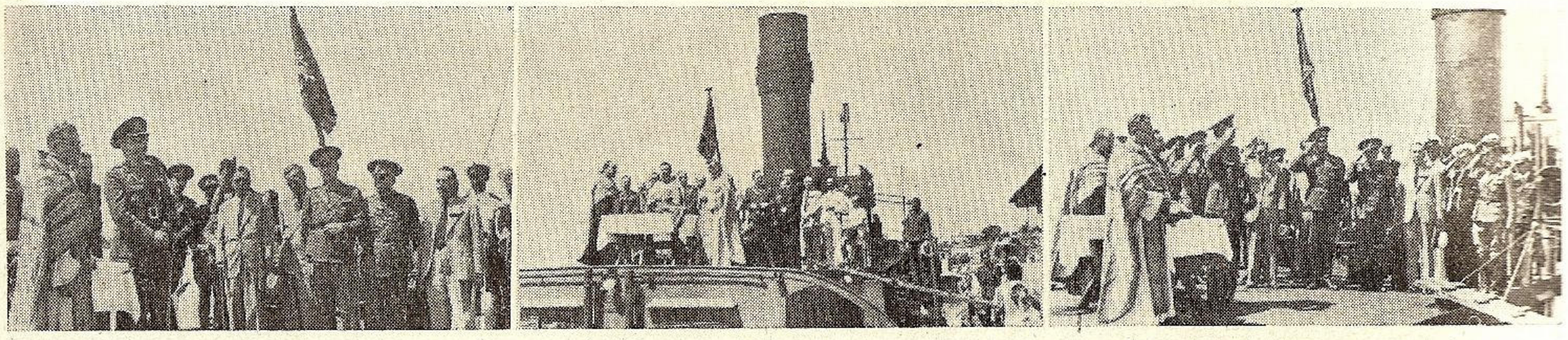
Ziua de 15 Aug. 1943 „Ziua Marinei" s'a sărbătorit în acest port, într'un cadru înălţător pe care-l trăeşte acum întreaga naţiune.

La orele 12 a avut loc pe bordul vasului dragor „Amurgul" serviciul divin oficiat de un sobor de preoţi la care se dau răspunsurile de corul catedralei.

Au asistat la această solemnitate: D-nii Colonel-Prefect Sergiu Atanasiu Preşedintele filialei L. N. R. Ismail, Lt. Col. Ursuleac Comandantul Garnizoanei, Ofiţeri din Garnizoană, Ionescu Dir. B. N. R., R. Voicescu Dir. Şcoalei de Contabilitate, Avocat Ceicu ajutor de primar, N. Creţu secretar Cam. Comerţ, membri filialei L. N. R., etc.

O gardă de marinari depe vasul dragor şi o companie din Batalionul de Dorobanţi, au dat onorurile.

După pomenirea eroilor marinari căzuţi la datorie în acest război, s'a aruncat în Dunăre o ancoră de flori naturale cu panglici naţionale donată de Dl Lt. Col. Badacovici Primarul Ora-



Ismail: (Dreapta) Preşed. L. N. R. rostindu-şi cuvântarea; (Mijloc) Serviciul religios; (Dreapta) Onorul pentru eroii marinari

şului Ismail, în care timp întreaga asistenţă a păstrat un moment de reculegere.

Printr'o frumoasă cuvântare Dl Colonel Prefect şi Preşedinte al filialei L. N. R. Ismail, a scos în evidenţă faptele de arme ale marinarilor noştri în actualul război pe care în anul 1941 l'au început la Dunăre în cooperare cu armata de uscat şi apoi pe întinsul Mării Negre, în faţa Constanţei şi pe coasta de nord a mări, unde flutură şi acum pavilionul naţional.

Marinarii noştri au dat dovadă colosului bolşevic care acum ca şi în trecut au căutat să doboare neamul românesc, că sunt demni urmaşi ai marinarilor depe pânzarele lui Ştefan cel Mare, că, prin jertfele şi dibăcia lor, înscriu şi acum frumoase pagini în istoria neamului.

Se aduc omagii de recunoştinţă M. S. Regelui, D-lui Mareşal I. Antonescu Conducătorul Statului şi Marinei Regale Române, în aclamaţiunile întregei asistenţe în care timp muzica militară dă onorurile.

LEHLIU-SAT (IALOMIŢA)

P. S. S. Preotul G. Arsenescu, Parohul Bisericei din Com. Lehliu-Sat (Ialomiţa), a ţinut de „Ziua Marinei", o predică pentru Eroii Marinei Române şi a cerut Domnului Dumnezeul nostru ca să ocrotească navele şi navigatorii români în luptă pentru Cruce. P. S. S. a colectat suma de lei 700 (şapte sute) pe care i-a trimes Centralei L. N. R. pentru marină. Entuziastul Preot, îşi termină scrisoarea cu următoarele cuvinte: Vivat, crescat, floreat Marina Română în aeternum!

MANGALIA

Ziua de 15 August a.c. „Ziua Marinei", s'a desfăşurat după următorul program:

La Catedrala Sf. Gheorghe, sosirea trupelor, autorităţilor militare, civile, premilitarilor, şcoalelor, etc.

La ora 10,30 s'a oficiat serviciul divin pentru pomenirea eroilor marinari, după care a urmat procesiune la Monumentul eroilor, în frunte cu steagurile bisericeşti, apoi soborul preoţilor, corul, autorităţile militare, civile, trupa, premilitarii, şcolile, publicul. Aci s'a oficiat un scurt serviciu divin.

Procesiunea coboară în port la debarcaderul Nr. 1, unde s'a lansat la apă o coroană de flori. In momentul lansării, trupele au dat onorul, şi s'a păstrat de întreaga asistenţă un minut de reculegere.

Apoi Dl **Lt. Comandor (r) B. D. Ulic** a rostit următoarea cuvântare:

Prea Cucernici şi Sfinţi Părinţi,
Domnule General,
Domnule Primar,
Doamnelor şi Domnilor,
Camarazi!

In fiecare an, la 15 August, sărbătorim tradiţionala zi a marinei!
Aceastăzi este o întreită sărbătoare:
— E Ziua Sfintei Maria;
— E ziua intrării in războiul pentru întregirea neamului;
— Este „Ziua" sau patronul marinei.

Prin această sărbătoare îndeplinim o datorie de înaltă educaţie ostăşească şi cetăţenească, legând prin ea, nădejdiile noastre de viitor, de firul de aur al trecutului plin de glorie şi jertfă!

Se împlinesc astăzi 27 ani din ziua când oştirea şi marina ţării, ascultând porunca Marelui Rege Ferdinand I a pornit cu încredere şi însufleţire la izbândă pentru a înfăptui visul nostru de veacuri: MAREA UNIRE!

S'au împlinit de curând, doi ani, când oştirea şi marina ţării, ascultând porunca M. S. Regelui Mihai I, au pornit, sub conducerea de fier şi neînfrânatul curaj al Marelui nostru Mareşal şi Conducător, Ion Antonescu, cu aceiaşi încredere şi însufleţire la acest mare şi sfânt război al desrobirei

Ca şi pe fronturile armatei de uscat, pe fronturile de apă, pe ţărmurile Dunării şi mării, pe Dunăre şi mare, s'au dat lupte sângeroase, unde eroii marinari romani, alături de aliaţii Germani şi Italieni, au luptat cu aceiaşi credinţă şi îndârjre, aflându-şi mormântul în apele fluviului şi Mării!

Serbând patronul marinei, astăzi, în ziua Sf. Marii, ocrotitoarea marinarilor ,recunoscători acestor viteji, am scufundat în mare o ancoră de flori, întovărăşind-o cu cea mai pioasă dragoste şi cu respectul profund pentru suprema lor jertfă!

Slăvită să le fie memoria şi faptele lor de arme, prin pilda lor nemuritoare, să oţelească puterile şi voinţa tutulor.

In aceste clipe de reculegere sufletească, două sentimente profunde ne mişcă în deosebi sufletul:

— Credinţa în Dumnezeu, isbăvitorul suferinţelor noastre de veacuri şi

— Credinţa în forţele şi virtuţile cetăţeneşti, seculare, neştirbite, ale întregului nostru popor, datorită cărora s'au înfăptuit atâtea idealuri scumpe ţări.

Este o datorie sfântă, deci, pentru noi toţi, ca în această zi să ne înălţăm sufletele până la culmele supremei jertfe ale acestor eroi, căutând să ne pătrundem inima şi gândul de sublimul jertfei lor şi strânşi uniţi în jurul Regelui şi Conducătorului să ne simţim purificaţi şi pregătiţi şi noi pentru orice sacrificiu.

Trăiască în Veci România!
Trăiască M. S. Regele Mihai I!
Trăiască M. S. Regele Mihai I şi Augusta Mamă Elena!
Trăiască Marele nostru Mareşal şi Conducător Ion Antonescu!
Trăiască Marina şi Armata Română!
Ura!

După amiază a avut loc un concurs de înnot cu premii. Rezultatele au fost:

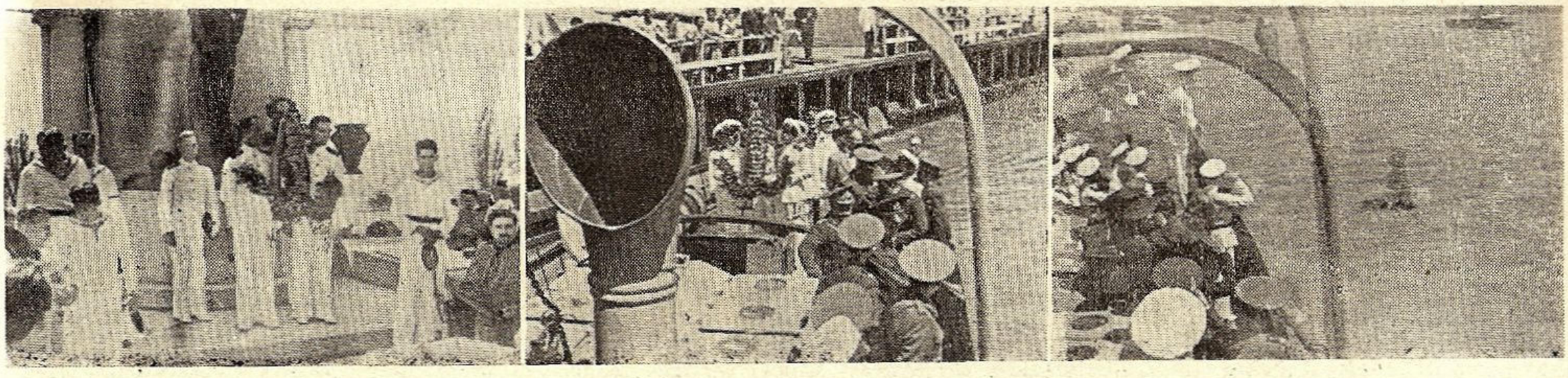
a) **Copii, distanţa 50 m. 9 concurenţi**

1. Roşculeţ Alex.; 2. Nicolau Vasile; 3. Ungureanu Octavian.

b) **Domni, fond 1000 m. 22 concurenţi**

1. Sally Skneder; 2. Zvolfer Peter; 3. Atanasiu Teodor.

c) **Domni viteză 100 m. 16 concurenţi**



Turnu Severin: (Stânga) Sfinţirea ancorei de flori; (Mijloc) Plecarea in larg; (Dreapta) Aruncarea ancorei de flori

1. Schiopa Alex.; 2. Dragomir Ioan; 3. Comţa Octavian.

Cum la Mangalia nu există filială, premiile au fost oferite de domnii: G. Alder primar; Lt. C-dor (r) B. D. Ulic; Aspirant H. Farca; Avocat Livezeanu, cărora Liga Navală le aduce cele mai calde mulţumiri.

Juriul a fost alcătuit astfel: **Preşedinte:** Lt. Comandor (r) B. D. Ulic; **Membri:** D-na Av. Henri Dragu; D-na Ionel Dumitrescu; D-na Gaby Arhitect Lecca; D-l Avocat Livezeanu; D-l Aspirant H. Farca.

OSTROV

Ziua Marinei a fost serbată în portul nostru printr'un serviciu religios de către Protoereul Dobrescu şi preotul Emil Oprişan, cu participarea unui însemnat număr de cetăţeni ai localităţii.

La ora 11, pe malul Dunării în faţa debarcaderului de pasageri s'a oficiat un parastas de pomenirea eroilor marinari căzuţi la datorie în războiul sfânt, în asistenţa şefilor de autorităţi civile şi militare din oraş şi a unui număr de cetăţeni, după oficierea parastasului a fost aruncată în apa Dunării o splendidă ancoră din flori, în amintirea eroilor marinari şi pentru a omagia jertfa lor supremă.

La sfârşit prea cucernicul părinte Emil Oprişan a vorbit despre importanţa apelor şi a mării pentru viaţa economică şi naţională a României. D-sa a arătat cât de importante sunt aceste ape pentru viitorul ţării noastre şi a demonstrat motivele pentru care trebue să apărăm aceste bine faceri ale naturi, a mai dat, date precise de rolul jucat de marina noastră Comercială şi Răsboi în actualul conflict armat şi părerile pline de elogii la adresa micei dar eroicei noastre marine de război.

P.-NEAMŢ

In Ziua Marinei" la orele 11,20 pavilionul L. N. R. frumos ornat cu panglici tricolore, a fost încredinţat de Dl Secretar al filialei, unei gărzi de serviciul de pomenire. La orele 11,30 după terminarea serviciului divin şi în prezenţa unui mare număr de reprezentanţi ai Garnizoanei, autorităţilor civile şi diverselor instituţiuni s'a oficiat un serviciu divin de pomenirea Eroilor de către Sf. Sa Părintele Protoereu D. Nourescu, toată asistenţa stând îngenunchiată. Corul Catedralei de sub conducerea d-lui Inginer Alexandrescu, a dat răspunsurile. Filiala a îngrijit de lumânări şi o colivă de struguri.

La orele 12,15 s'a terminat sărbătorirea, care a avut un caracter special de reculegere.

TURNU SEVERIN

Ziua Marinei a fost sărbătorită într'un cadru solemn şi înălţător, demn de memoria eroilor marinari, căzuţi la datorie, în trecutul şi actualul războiu.

Pomenirea a prilejuit momente de adâncă reculegere pentru jertfa lor, desfăşurându-se cu un fast la înălţimea faptelor de vitejie şi eroism ale Marinei Regale Române.

Sărbătorirea a început printr'un Te-Deum, oficiat la Catedrala Grecescu din localitate, de către un sobor de 6 preoţi, în frunte cu P. C. Protoiereul judeţului, în prezenţa autorităţilor militare şi civile precum şi a unei numeroase asistenţe şi membrii L. N. R.

După terminarea serviciului divin, întreaga asistenţă, în frunte cu clerul, autorităţile militare şi civile, au parcurs în procesiune drumul până la Monumentul Eroilor, unde acelaş sobor de preoţi au oficiat un parastas pentru cinstirea memoriei tuturor marinarilor căzuţi pe întinsul apelor, pomenindu-li-se numele.

Răspunsurile religioase au fost date de Gorul Doina.

O companie de onoare şi muzica Rgt. Inf. a dat onorul.

După oficierea parastasului, D-l Avocat **Virgil Netta,** Preşedintele Ligii Navale Române a rostit următoarea cuvântare:

Urmând unei frumoase tradiţii, Românii din toate unghiurile ţării se adună astăzi aci pentru a preamări memoria marinarilor ce s'au jertfit pentru apărarea Patriei.

Astăzi ne-am întrunit aci ca şi în trecut, pentru a aduce prinos de recunoştinţă marinarilor la ale căror nume din războiul trecut se adaugă şi cei care şi-au jertfit vieaţa, pentru Ţară în războiul nostru Sfânt de astăzi. Icoana lor este mereu vie în sufletele şi cugetele noastre şi faptele lor sunt tot atâtea pilde de jertfe şi de îndeplinirea datoriei.

Astăzi, soarta neamului românesc se hotărăşte pe fronturile de luptă ca şi în trecut.

Chemarea ţării ne îndeamnă să ne înălţăm, să ne sacrificăm pentru un ideal, preamărind în acest fel jertfele celor ce şi-au dat supremul tribut, răsplătindu-le izbânda prin recunoştiinţă.

Deasemenea D-l Lt. **Comandor Mărgineanu** în cuvinte foarte simţite a rostit următoarele:

A intrat în tradiţia noastră ca, serbarea zilei de 15 August — Patronul Marinei — să se desfăşoare în cadrul unor serbări cu caracter fastuos, constituind un prilej de educaţie naţională şi de desvoltare a dragostei pentru Marină Regală şi Comercială.

Astăzi, ziua patronului Marinei, ne găseşte la o răscruce de drumuri, încleştaţi într'o aprigă luptă cu un duşman numeros, dar aliaţi cu una dintre cele mai puternice armate ale lumii, armata germană.

Spre a ne putea da seama în ce disproporţie ne-am aflat, este deajuns să spun că inamicul — ca forţe navale — era de 15 ori mai numeros.

Dela 22 Iunie 1941, data începerei acestui război când Mareşalul Conducător s'a adresat armatei, spunând: „VĂ ORDON, TRECEŢI PRUTUL!", Forţele Fluviale au constituit zid de apărare pe Dunăre contra forţelor inamice, sprijininl flancul drept al întregului front de răsărit, pentru ca la data de 21 Iulie 1914 să izgonească şi să cureţe delta, până la mare, de aceste forţe inamice.

Tot la 22 Iunie 1941, forţele de mare zăgăzuiau cu baraje de mine litoralul nostru şi vecin, străjuind apele noastre naţionale contra eventualelor încercări de atac inamice.

Aceste misiuni ale forţelor de mare au adus cununa de glorie Marinei Regale Române, în ziua de 26 Iunie 1941 când două conducătoare de flotilă ruse — „Moscova" şi „Harcov" — încercând

să atace coasta românească în zona Constanţa, prin acţiunea eroică a navelor de suprafaţă, precum şi prin munca tăcută a celor ce au realizat barajele ascunse de mine, „Moscova" a fost scufundat iar „Harcov" grav avariat.

De atunci, în mod continuu, forţele de suprafaţă au menţinut, libere, căile de comunicaţii proprii, protejând transporturile militare şi obţinând succese asupra forţelor submarine inamice, din care au scufundat în mod sigur 5 submarine şi încă 5 probabile.

Submarinele noastre, printr'o acţiune plină de curaj şi spirit de jertfă au scufundat în apele inamice un cargoboat de 12.000 tone.

Vedetele torpiloare au acţionat ofensiv asupra forţelor inamice, ducând la demoralizarea lor şi imobilizându-le în bazele lor.

Navele dragoare, în muncă neobosită de zi şi de noapte şi cu un spirit de sacrificu demn de tradiţia noastră legendară de viteji ai cruci creştine şi gliei româneşti, prin ape presărate de mine inamice, au deschis drum de înaintare transporturilor de trupe şi materiale necesare ducerii acestui aprig război.

In toate aceste acţiuni de război, Marina, alături de armatele de uscat şi aer române, şi aliate, cu spirit de abnegaţie şi-a înscris printre faptele de arme ale ţării noastre, jertfa marinarilor ei.

In faţa acestor fapte ne-am adunat astăzi, de ziua patronului Marinei, spre a proslăvi memoria sufletelor eroilor marinari, care luptând cu îndârjire pe Dunăre şi Mare şi-au dat obolul vieţii lor pentru izbânda şi strălucirea Patriei noastre.

Vitejia jertfei şi activităţii marinarilor noştri a fost recunoscută de Conducătorul Statului, D-l Mareşal Ion Antonescu şi răsplătite cu ordinul de zi Nr. 16/1941 pe Armată.

Contribuţia Forţelor Navale Maritime Române, la succesul armatelor Germano-Române la Harcov, Kerci şi Sevastopol au fost apreciate şi recunoscute de însuşi Inalt Comandament al Fuehrerului, prin comunicatul special dela 2 Iulie 1942.

Intensa activitate a transporturilor dela Constanţa şi dela Gurile Dunării la Bug, Nipru, Odesa şi Sevastopol efectuate cu micile noastre mijloace conduse de vitejii şi iscusiţii noştri ofiţeri, maeştri, subofiţeri şi marinari, în strânsă colaborare cu formaţiile Marinei Germane precum şi acelea dela Constanţa la Bosfor, executate toate într'un spaţiu complect dominat de puternica flotă inamică, face să privim cu mândrie meritatele menţiuni făcute de autorităţile superioare şi să ne închinăm cu pioasă recunoştinţă în faţa eroilor noştri.

Spiritul de sacrificiu al ofiţerilor, maeştrilor echipelor, precum şi dârza lor voinţă de victorie au făurit şi vor continua să făurească treptele pe care Marina Română are dreptul să se înalţe.

Insufleţiţi de dragul unei Patrii Mari şi pe veci unite, cu braţul oţelit pe armele noastre de bord, călăuziţi de faptele înaintaşilor noştri, de care nu putem decât să ne mândrim, vom lovi duşmanul oricând şi oriunde până la prăbuşirea lui definitivă.

Jertfa eroilor noştri va da viaţă Ţării, va întregi Neamul, va da linişte căminurilor şi ogoarelor noastre.

Luptând pentru existenţă, liniştea neamului şi apărarea mării noastre care pentru noi este însăşi izvorul de vieaţă al existenţei, vom merge mereu înainte.

Având ca exemplu faptele eroilor noştri şi cu deplina încredere în viitor ,să strigăm din tot sufletul :

Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I!

Trăiască Conducătorul Statului Român, Mareşalul Ion Antonescu!

Trăiască Marina Regală Română!

Dela Monumentul Eroilor tot în procesiune cu muzica şi compania de onoare s'au îndreptat spre port unde de pe bordul Vaporului **Ştefan cel Mare**, s'a aruncat în Dunăre o superbă ancoră de flori în nuanţele celor trei culori.

După amiază la orele 5 a început desfăşurarea serbărilor cu un bogat program nautic constând din concursuri de caiace, de schifuri, de lotci, de înnot pe 100 şi 1000 m., scondru miraculos, vânătoare de raţe, aquaplan, executate într'un cadru deosebit marinăresc, iar concurenţilor acordându-li-se premii în valoare de lei 16.100.

Muzica Rgt. de Inf. şi Fanfara Şantierului Naval, au delectat tot timpul numerosul public, îmbarcat pe 5 vase N. F. R., S. R. D. şi D. D. S. G., care vase au pornit apoi într'o plăcută excursie de o oră în largul Dunării.

La reuşita acestor serbări a dat nepreţuitul concurs D-l Căpitan de port Ştefan Andries, secondat de personalul Căpităniei Portului, activând intens la desfăşurarea sporturilor nautice, iar prezenţa Monitoarelor Marinei Regale Române, au ridicat prestigiul acestor serbări, dându-le un caracter de înaltă semnificaţie.

TULCEA

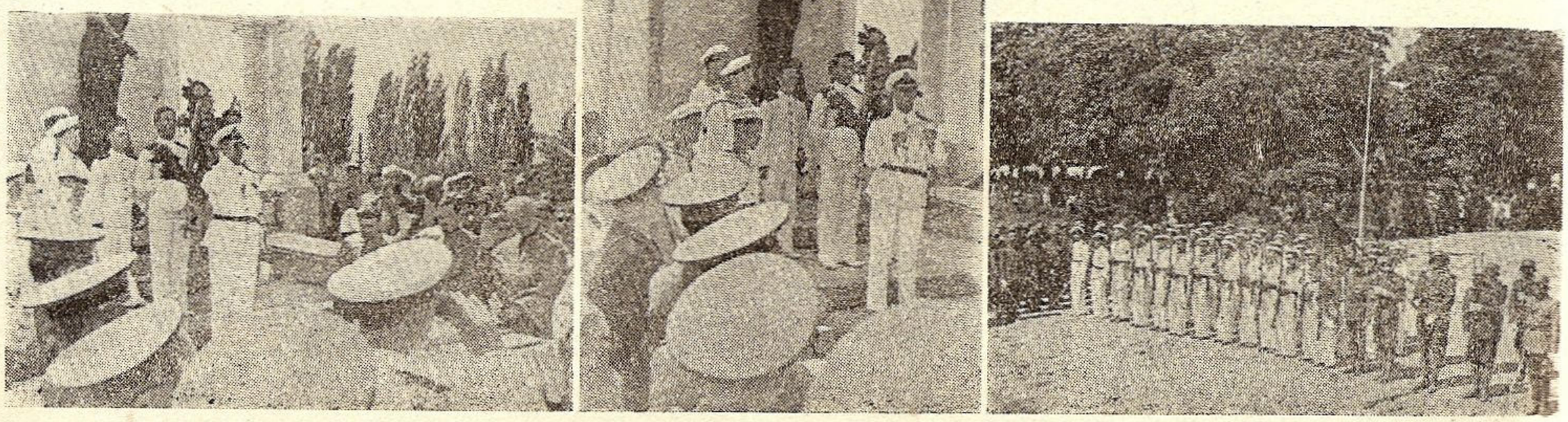
Liga Navală Română filiala Tulcea în ziua de 15 August 1943 a serbat patronul „Ziua Marinei" cu un deosebit fast conform programului stabilit a parte.

In faţa debarcaderului S. R. D. s'a oficiat o slujbă religioasă de către preoţii D. Tară, Al. Anghel, R. Bucur şi diaconul Andrei, chemând harul A-tot-puternicului pentru apele şi Marina Ţărei Româneşti.

Toate vasele din port au arborat pavoazul, şi în inimele tuturor celor prezenţi a vibrat sentimentul de dragoste şi respectul pentru eroii Marinei noastre.

Pomenirea Eroilor s'a citit de către Dl Locotenent Căpriţă Comandantul Militar al Portului Tulcea, când în acel moment a fost lansată în apă o splendidă ancoră de flori pentru pomenirea scumpilor eroi viteji ai Marinei, Muzica militară intonând Imnul **Eroilor.**

Au fost de faţă toate autorităţile militare şi civile în frunte cu Dl C. Ţigău Primarul oraşului Tulcea care a reprezentat pe Dl Colonel N. Ghica Prefectul Judeţului Tulcea şi Preşedinte al Ligei Navale Române filiala Tulcea, Cl Colonel Băcoanu Comandantul Gernizoanei, Dl Lt. Col. Bărsan Comandantul Reg. de Doro-



Turnu Severin: (Stânga) Onorul pe M. S. Regele; (Mijloc) Dl C-dor Mărgineanu rostindu-şi cuvântarea; (Dreapta) Onorul pentru **Eroii marinari**

banţi P. S., Dl Lt. Colonel Cornăţeanu Comandantul Premilitarilor, Maior Mucenica, Căpitan Babei din Reg. de Dorobanţi, Dl Teodoru Căpitanul Portului Tulcea, C. Constantinescu, Şeful Poliţiei Tulcea, membrii Ligei Navale în cap cu Dl E. Aslan, Vice Preşedinte şi un numeros public.

Au dat onorurile o companie cu muzică din Regimentul de Dorobanţi condusă de către Dl Locot. Histodorescu şi un pluton din Marină.

VALCOV

15 August „Ziua Marinei" în al treilea an de războiu, a fost cinstită cu un fast deosebit în portul nostru recucerit din ghiarele bolşevice de eroii marinari ce au luptat în această regiune.

Pregătită din timp, serbarea de Duminică 15 August a.c., a fost o reuşită demonstraţie care a servit în primul rând propagandei marinăreşti şi nautice în sânul populaţiei. Conduşi de directivele date de Dl Lt. C-dor. Condeescu au colaborat la desfăşurarea programului în bune condiţiuni: navele de răsboiu din regiune de sub comanda D-lor căpitani Paul Ignat şi Diaconescu Paul, garnizoana locală de sub comanda D-lui Cpt. Gafton Iorgu, Căpitănia Portului Vâlcov de sub conducerea D-lui Georgescu Gheorghe şi plot. de grăniceri de sub comanda D-lui Locot. Vlădescu Mihail.

Dis de dimineaţă, portul frumos pavoazat a început să-şi primească vizitatorii ce-şi ocupau locurile pentru a privi serbarea. Navele Marinei Regale, au ancorat în rada portului, lăsând un culoar de 60 metrii liber între ele şi pontonul SH. loc destinat pentru concursurile nautice ce s'au desfăşurat. In cea mai bună stare de curăţenie, orânduială şi pregătire, atât a navelor, materialului cât şi a ţinutei demne şi ostăşeşti a marinarilor de pe ele, navele au început să-şi primească invitaţii la bord încă dela orele 8 dimineaţa, imediat ce, conform regulelor şi tradiţiei marinăreşti au arborat pavilionul şi micul pavoaz cu onorul obişnuit în sunetele prelungi ale sifleelor.

La ora 8,45 la bordul N. M. S. Kogălniceanu s'a oficiat serviciul religios de către C. S. părintele Corpaciu, parohul Catedralei, în prezenţa tuturor oficialităţilor civile şi militare şi a unui număr însemnat de invitaţi care se aflau o parte la bordul N. M. S. Ardeal. Intre cei prezenţi am remarcat pe d. comandor Ulic C-tin., Comandantul Superior al porturilor depe Dunărea Maritimă, d. Lt. comandor Condeescu, comandantul sectorului Vâlcov, d-na şi dl Gh. Nicolau, primarul oraşului Vâlcov, d-na şi dl Ing. Pogărneaţă N. ad-torul Pescăriilor Statului, d. Georgescu Gheorghe şeful Oficiului de Port Vâlcov, d. Petre Creţu perceptor, d. Ion Ersoi ajutor de primar, d-na şi dl Fornara dela hotelul turistic Delta, d. Locot. Vlădescu Mihai Comand. Plot. grăniceri, etc. Serviciul religios dela bordul N. M. S. Kogălniceanu a fost megafonizat precum şi întreaga festivitate pentru toţi spectatorii depe mal în bune condiţiuni prin îngrijirea d-lui Slt. Flor Comand. Plot. Transmisiuni.

Momentul solemn a fost atunci când C. S. preotul **Corpaciu,** pomeneşte eroii marinari: ofiţeri, maeştrii ,subofiţeri şi ostaşi, dispăruţi pentru întregirea hotarelor firesti ale ţării noastre. Este clipa solemnă ce face pe cei prezenţi să se reculeagă şi să se gândească la jertfa celor cunoscuţi şi celor anonimi ce au fost înghiţiţi în lupta lor sfântă de valurile mării sau ale bătrânului Danubiu. Este clipa când marinarii prezenţi pe bordul acestor vase şi aliniaţi în careu, se încleştează în voinţe şi jură în sufletele lor să lupte la fel şi să moară la fel, până la victoria finală a tricolorului românesc. In sunetele prelungi ale sirenelor tuturor vaselor şi ambarcaţiunilor din port, încet, încet, ancora de flori aruncată pe valuri de o echipă de marinari, se scufundă pentru a ajunge acolo unde trupurile eroilor marinari şi-au găsit locul de odihnă. Este ultimul omagiu ce se aduce în faţa jertfei acestor eroi ai apelor româneşti. După terminarea slujbei religioase vorbeşte d. cpt. Paul Ignat Comandantul „Monitorului Kogălniceanu" despre însemnătatea zilei arătând faptele de arme vitejeşti ale marinarilor români în războiul contra bolşevismului. Puţini la număr faţă de colosul duşman, bravii noştrii marinari au dat lovituri îndrăsneţe ce au costat scump pe inamic. De aici dela gurile Dunării unde stau neclintiţi pentru paza hotarelor sfinte gândul marinarilor se -ndreaptă către Ardealul scump, leagănul românismului, pe care-l vom cuceri într'un iureş fără de oprire. Aduce în încheiere omagii M. S. Regelui Miihai I şi d-lui Mareşal Ion Antonescu Conducătorul Statului.

Terminându-se această solemnitate, la un semnal de rachetă se începe desfăşurarea următorului program nautic condus de un juriu format din aspirant Mihailescu (Monit. Kogălniceanu) aspirant Vasile (Monit. Ardealul) şi agent de port Prişcu Nicolae dela Căpitănia Portului Vâlcov.

Cursa bărcilor militare 8+1 (distanţa 1000 m.)

1. Monitorul Ardeal; 2. Monitorul Kogălniceanu; 3. Compania Debarcare.

Innot 200 m. viteză militari

1. Suciu Mircu (Grupul Navelor Grănicereşti); 2. Frt. Chirilă, Monit. Ardeal; 3. Smtr. Surcel, Monit. Kogălniceanu.

Cursa lotci militare 2+1 (dist. 1000 m.)

1. Plot. Grăniceri Vâlcov Nr. 1; 2. Plot. Grăniceri Vâlcov Nr. 2; 3. Monitorul Kogălniceanu.

Innot 2000 m. fond

1. Frt. Floroi, Monit. Ardeal; 2. Frt. Calotă Compania Debarcare; 3. Frt. Georgică, Monit. Ardeal.

Ştafetă 3+100 m.

1. Compania Debarcare; 2. Monit .Kogălniceanu; 3. Monit. Ardeal.

Innot 100 m. copii

1. Ioan Suhov; 2. Cornev Timofei; 3. Poleacov Simion.

Innot 200 m. civili

1. Melnicenco Ignat, primilitar Sub Centru PP. 1; 2. Gleov Iacov, premilitar Sub Centru PP 1; 3. Sitnicov Leon.

Lotci pescăreşti 2+1

1. Cooperativa Nistrul; 2. Cooperativa Dunărea; 3. Cooperativa Nistrul II.

Lotci pescăreşti 1+1

1. Coop. Dunărea; 2. Subcentrul PP Nr. 1; 3. Subcentrul PP. Nr. 2.

Sărituri la trambulină

1. Cap. Voroncovschi Gh. Monit. Kogălniceanu; 2. Frt. Sosoi Carpov, Monit. Kogălniceanu; 3. Serg. Nediu Comp. Debarcare.

Purcelul pe scondru a prilejuit o luptă mult aplaudată şi hazlie purcelul fiind câştigat de către Serg. major Anghel Cornel, Comp. Debarcare.

Goana după raţe a fost alt punct distractiv precum şi improvizaţia alegorică nunta pe apă, cu mireasa răpită, care a produs hazul şi veselia tuturor spectatorilor prezenţi.

După terminarea tuturor probelor d. lt. comandor Condeescu a împărţit premii câştigătorilor care au fost donate de populaţia Vâlcoveană.

SFANTA MARIA
PATROANA MARINARILOR

Ramificaţia munţilor Alpi ce se prelungeşte dealungul coastei tireniene şi care înconjoară, câmpia Toscaniei, în formă de punct de întrebare, se termină tocmai la Anzignano, printr'un colos diform, pe care italienii l-au botezat Montenero.

Acolo, pe acest vârf negru, în timpuri îndepărtate, piraţii care se adăposteau la poalele lui, au găsit într'o peşteră, icoana Fecioarei Maria, pe care au luat-o cu dânşii. A doua zi însă, icoana le-a dispărut.

Reîntorcându-se la Montenero au găsit-o tot în aceiaş, peşteră şi înmărmuriţi, în faţa minunei, au dus-o de data aceasta la catedrala din Livorno, vechea cetate medievală. Peste noapte icoana iar a dispărut. Această minune repetându-se făcu pe adoratorii ei s'o lase la Montenero, transformând peştera unde a fost găsită într'o capelă.

Piraţii şi marinarii de prin împrejurimi s'au pus sub ocrotirea icoanei miraculoase, ducând în toată lumea faima minunilor ce le făcea.

Galerele şi navicele viregiene, genoveze şi acelea din Camogli înainte de-a lua largul, ţineau coasta până la Montenero la transvers cu peştera, se aşezau în pană şi prin lovituri de tun salutau icoana fecioarei Maria, în puterea căreia îşi încredinţau soarta călătoriei. Pe atunci doar câteva bordeie, erau presărate pe poalele muntelui şi o potecuţă dărâmată pe la cotituri de torentele de ploaie, ducea la peşteră. Un secol după găsirea icoanei fraţii pusnici dela Sambuoa strămutându-se la Montenero au zidit o biserică, pe care-au pus-o sub protectoratul episcopului din Pisa. Când însă jesuiţii au fost scoşi din mânăstiri, paza icoanei miraculoase s'a încredinţat călugărilor Teatini şi mai târziu Valombrosianilor.

Astăzi, în locul colibelor de piraţi se ridică două mici orăşele, Ardenza şi Antignano, coasta muntelui este ornată cu palate şi vile frumoase, iar locul potecuţei un funicular rapid ridică şi coboară miile de pelerini care vin să se roage la Maria Santissima, patroana marinarilor din catedrala dela Montenero.

In faţă e o terasă, unde se desfăşoară cât vezi cu ochii, toată valea Toscanei cu Livorno, Pisa, Calombrone şi Viareggio, până dincolo de Spezia. O adiere plăcută face să tremure frunzele pinilor marini cari umbresc băncile de arţar de pe terasa unde dorm somnul de veci, oamenii de seamă ai Toscanei. Pe dreapta, deasupra unui mare sarcofag se află bustul lui Francesco Domenico Guerazii supranumit regele teribilei proze. In aceiaş capelă se odihnesc corpurile lui Enrico Pollastrini, mare artist, Paul Emilio Demi şi Carlo Bini, bărbaţi ilustrii ai Toscanei.

Interiorul spaţios al catedralei cu picturile-i vechi, şterse şi roase de unghia neiertătoare a timpului, păstrează aceeaş monotonie şi seriozitate religioasă ce se impune prin istoria ei seculară.

In atrium, de o parte şi de alta, cinci statuete alegorice reprezintă divinătăţile credinţei speranţei, caritaţei şi umilinţei. Pereţii sunt frumos cu şapte episoade din viaţa Sfintei Maria, toată opera lui Filipo Galleti. Tribuna unde se ţin predicile e ornată cu diferite arabescuri, iar pe bolta ce o acoperă, susţinută de opt stâlpi de marmură de Seravezza pictorul Giuliano Traballesi a zugrăvit paradisul. Altarul sau sacristia face parte comună cu stânca din vechea peşteră, unde s'a găsit şi se păstrează icoana miraculoasă, acum împodobită cu draperii de purpura, pe care atârnă fel de fel de bijuterii dăruite de bunii credincioşi. Galeriile şi aripile catedralei sunt împodobite cu zeci de tablouri în ulei, aquarele desenuri în peniţă şi cărbune aproape toate au subiect marinăresc, din care nu lipseşte cel mai mic amănunt spre ex. o corabie cu vergile superioare mânate de grabă, velele inferioare in treţarolă şi valuri mari ameninţătoare, iar dedicaţia respectivă cu litere ornate aşa de abondent încât deabia se poate citi:

„Noi echipagiul Crigantului Dandola, înscris în compartimentul Viareggio, sub comanda căpitanului Agostino Casteleri, A te Santa Maria! — în dar, pentrucă în noaptea de 28 Decembrie 1900 fiind în apele Chinei, surprinşi de o groasnică furtună de zăpadă, invocând ajutorul tău, am fost salvaţi.

A te Santa Maria".

Şi aşa mai departe, altele. Din uşa cea mare a catedralei se vede toată marea. La capătul terasei de unde se desfăşoară întreaga privelişte, pe o bancă două doamne îmbrăcate în negru privesc spre largul calm şi par'că fără de sfârşit al mării.

E domnişoara Lucia cu mama ei doamna Mengozzi soţia căpitanului Enrico Mengozzi comandantul vaporului Giovanni Nenciolli pe care am fost îmbarcat în primii mei ani de navigaţie.

Acum vin aproape în fiecare zi la Montenero, pentruca împreună cu celelalte femei şi copii în negru să se roage Sfintei Maria pentru cei pierduţi pe mare. După două luni de întârziere vaporul Giovanni Nenciolli, din compartimentul Livorno, a fost declarat de către autorităţile competente cu formula — Ad-litteram — a legei: dispărut complect, cu întregul echipagiu, fără nicio ştire. Departe, departe de colţul cenuşiu al Elbei, pe unde se trage drumul vapoarelor ce vin spre Livorno, de abia se zăreşte un fum răsfirat în briză. Cele două doamne în Negru, cu ochii umezi, privesc într'acolo. Ultimile raze ale soarelui au co'orat vânturile estompate ale Corsicei cu un carmin diafan dându-i înfăţişarea unui bal aruncat în mare. Cu pasul rar, cu fruntea sus, nepăsătoare, învăluiţi în mantiile lor cu glugă, trec fraţii capucini, pe când clopotele ne cheamă la Maria Santissima, patroana marinarilor, să ne rugăm pentru cei ce au eşit în larg, şi cari nu se vor mai întoarce niciodată.

prelucrare de elev
MANEA D. IOAN
Membru junior
L. N. R.

ATACUL SUBMARINULUI

ŞI APARAREA VASELOR DE TRANSPORT

Răsboiul submarin trecut (1914—1918) apare ca un exerciţiu de antrenament faţă cu răsboiul submarin actual; într'adevăr, în răsboiul trecut Anglia şi aliaţi ei stabiliseră o zonă periculoasă care cuprindea: Marea Nordului, jurul insulelor Britanice, Golful Gasconiei, în jurul Spaniei, îngrădind astfel apele teritoriale la o distanţă relativ mică. In răsboiul actual zona periculoasă cuprinde imensitatea oceanelor.

In războiul trecut, submarinul apare ca un luptător izolat pe întinsul mărilor, fără a vedea dâra enormă de fum a convoaelor, şi fără a auzi sgomotul elicelor numeroaselor convoiuri, cari îi scăpau; iar când ocazia i se prezenta să atace, ataca, şi dacă nu avea şansa să lovească, ocaziunea era pierdută, şi vasul atacat, sau convoiul urmărit, erau sigure că nu vor mai putea fi atacate, viteza submarinului la suprafaţă fiind mică, nu-i mai dădea putinţa să le ajungă.

Azi, acelaş submarin care n'a lovit la ora 8 seara, poate să dea la fund aceiaşi ţintă la 12 noaptea, viteza lui, care s'a ridicat la 18—19 mile în navigaţia la suprafaţa apei, îi dă putinţa să urmărească şi să ajungă ţinta, fie că ea e un cargobot izolat ,sau convoi, care e nevoit să-şi reducă viteza la aceia a celui mai încet vas ce intră în compunerea lui.

In războiul trecut torpilarea unui vas inamic era un eveniment, azi ea e un episod al răsboiului submarin.

Noua tactică

Noua tactică, după care acţionează submarinul în răsboiul actual al popoarelor tripartite, este atacul cu *Haita de Submarine*, Haită, care poate ajunge şi la 10 unităţi atacatoare.

Obişnuit, Haita atacă ziua în scufundare, cu periscopul, iar cu predilecţie noaptea, eşind la suprafaţă. Dar nu toate submarinele operează în haită, unele fac răsboiul de cursă, izolat în mări depărtate. In această privinţă putem cita, recordul făcut de Căpitanul Helmuth Witte, care a stat pe mare timp de 135 de zile, parcurgând astfel fără repaus o distanţă cât meridianul pământului, fapt care nu a fost posibil decât prin introducerea în serviciu a *Submarinului de aprovizionare*.

Cum atacă haita

Când un convoi inamic e semnalat de către un avion de recunoaştere, el previne prin telegrafia fără fir pe şeful lui de escadrilă, care la rândul lui anunţă prin radio *Baza de Submarine*, care se poate găsi şi la 100 de mile depărtare. Baza la rândul ei previne tot prin radio submarinele din Haită, care se pot găsi şi ele la 50—100 mile depărtare. Dacă e noapte, submarinele es la suprafaţă şi se îndreaptă spre drumul indicat al convoiului, iar în apropierea lui, iau poziţia de atac înainte de crăpatul zilei. Acela din submarine care a zărit cel dintâi convoiul, anunţă prin radio poziţia convoiului, şi se dă la fund, iar celelalte submarine din Haită convergează toate către locul de atac, şi atacă.

Eficacitatea escortei

Se pare că escortarea vaselor de transport în convoiuri, n'ar da rezultatele aşteptate, pentru că 1. a pune în acelaş convoi vase de diferite vârste şi viteze, este a reduce viteza convoiului la aceia a celui mai încet dintre ele; şi dacă se mai contează şi cu zigzagurile operate de convoi, pentru a se feri de submarine, viteza convoiului nu e mai mare de 6 mile pe oră; 2. Convoiul mai are desavantajul norilor de fum pe care îl scot, dela cele 30—50 vase de transport şi escorta lor, dâră de fum care arată de departe prezenţă lui.

Pe de altă parte, după declaraţiunile numeroşilor naufragiaţi din convoi, culeşi de atacatori şi cari declară că, dacă am fi fost singuri şi nu în convoi ne-am fi descurcat noi singuri şi mai uşor"; aşa că, s'ar părea că e mai preferabil să se lase fiecare vas de transport la norocul şi destoinicia lui, dându-i-se fiecăruia, bineînţeles, consemnul de a trece cât mai repede prin zona periculoasă. Prin această tactică se afirmă că, se micşorează mult riscul de a fi atacat, prin faptul că se împrăştie pe suprafaţa mărilor şi la distanţe mari, obiectivele căutate de submarin.

Ce sunt corvetele şi fregatele escortatoare

Pentru că se vorbeşte de escortatori Corvete şi Fregate, botezate cu numele poetic al Marinei cu pânze de odinioară, voi spune următoarele: Escortatorul cel mai propriu e Distrugătorul, care fiind un vas puternic, costisitor şi care cere timp pentru a fi construit, cere un stat major şi echipaj important, Anglia a voit să asigure convoerea construind vase mai eftine, de 600 tone, *armate cu rezervişti*, şi pe care le-a botezat Corvete. Fiind însă vase de tonaj mic, îşi împlinesc greu serviciu ce li se cere, mai cu seamă iarna pe vremuri rele, când marea şi oceanul sunt puţin tolerabile; şi deaceia America a construit vase mai mari, pe care le-a botezat Fregate.

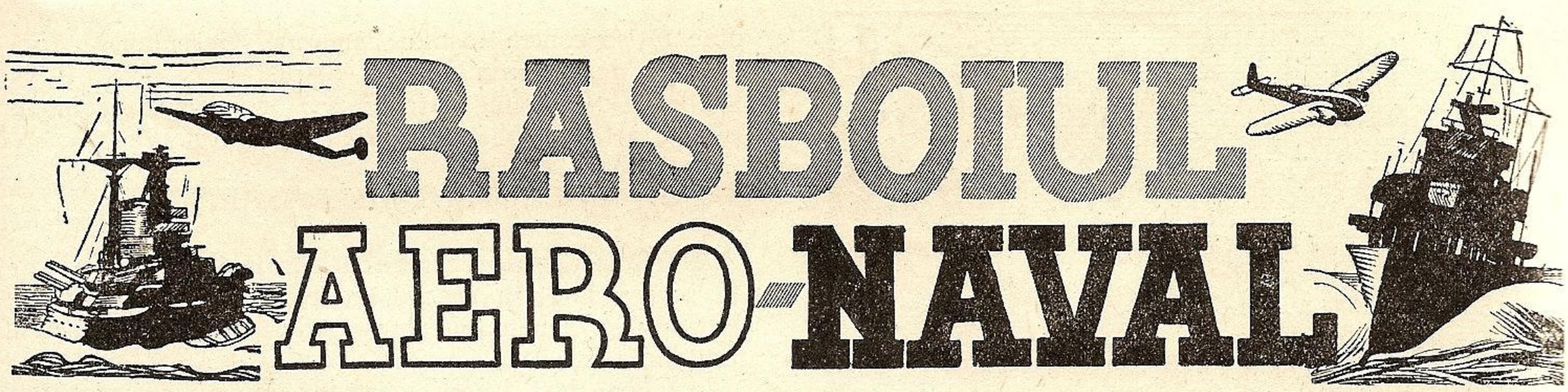
Mai notez, că nu numai Distrugătorul, Corveta şi Fregata fac pe convoerii, dar chiar Crucişătoare, Port Avioane şi Qiurasate. Sustragerea din flota de luptă a atâtor vase necesare escortei, micşorează enorm valoarea combativă ofensivă a Marinelor care le întreţine în acest scop. Aşa că nădejdea de a combate submarinul, mai cu eficacitate, e în avion, armă eficace, care vede mai uşor submarinul, îl atacă, şi în orice caz îl impiedică de a eşi la suprafaţă pentru a ataca.

Dirijabilul şi Helicopterul

Necesitatea de a descoperi submarinul a făcut să reapară Dirijabilul, care deşi lent, puţin manevrabil, are însă avantajul că poate sta mult timp în aer, vede de departe şi dă alarma avioanelor şi Distrugătoarelor de pază.

S'a propus în America, pentru protecţia convoaelor Helicopterul, aparat care se poate ridica depe pun-

(Continuare în pag. 185)



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 August — *30 Sept.*

O perioadă plină de evenimente, care se poate rezuma astfel :

Pe frontul de răsărit, cu toată ofensiva puternică, dela M. Neagră la Ladoga, cu forţe colosale şi armament bogat ; cu toate pierderile dureroase, bolşevicii nu au reuşit să străpungă frontul. Strategia germană a adoptat sistemul „frontului elastic", cedând teren, după distrugerea cetăţilor evacuate, cu intenţia de a se stabili pe Nipru, la care a ajuns către sfârşitul luni Septembrie".

Pe frontul mediteranian trupele anglo-americane au ocupat Sicilia, au trecut în Calabria şi după capitularea Italiei, caută să înainteze spre Nord, luptându-se numai cu forţele germane, care se retrag, după aceiaşi tactică din răsărit şi din Africa.

Trupele germane au mai fost obligate să dezarmeze trupele italiene şi să nimicească rezistenţa partizanilor din Slovenia.

In acest răstimp

AVIAŢIA

şi-a manifestat din ce în ce mai puternic covârşitorul rol, atât pe front şi în spatele frontului cât şi în largul oceanelor.

Centrele mai încercate au fost :

Palermo, Napoli, Bizerta, Torino, Milano, Geneva, Portsmouth, Berlin, Nürnberg, Rouen, Bruxelles, westul şi nordul Franţei şi al Germaniei.

Parisul, Rouen şi Nantes au fost bombardate în mai multe rânduri, numărul victimelor trecând de o mie, iar Nantes fiind cu totul distrus.

La 1 August faimoasele cetăţi sburătoare americane au atacat zona petroliferă Ploeşti-Câmpina. Formaţia invadatoare era alcătuită din 125 aparate, din care 52 au fost doborîte pe solul nostru. Ţinta atacurilor a fost rafinăriile şi instalaţiile petrolifere. Pierderile inamicului au trecut de 75%, aparatele avariate de dârza apărare antiaeriană şi de vânătorii noştri căzând parte în ţară, parte la calea întoarsă, prin Bulgaria, Serbia şi Turcia, unde au aterizat 15.

La 26.IX şi 30.IX avioane bolşevice au încercat să atace portul Constanţa, dar au fost doborîte înainte de a-şi atinge scopul : nici o pagubă materială.

La 15 August o escadră germană de avioane torpiloare a surprins la est de Gibraltar un convoi de 70 de vapoare, reuşind să scufunde 32 din ele cu un tonaj de 170.000 tone.

La 10.IX avioane germane au scufundat cuirasatul italian „Roma".

La 13.IX un convoi de 40 vase în drum spre Murmansk a fost urmărit şi afacat,astfel că în port nu au ajuns decât 3.

La 17.IX hidroavionul uriaş american „Sunderland" a fost doborît în larg de Finister.

La 29.IX a fost atacată insula Cos din Dodecanez ; la 30.IX un avion care a atacat Constanţa a fost doborît.

SUBMARINELE ŞI VEDETELE

Deşi au avut o acţiune mai redusă, trecând în parte rolul lor aviaţiei, totuşi au reuşit ca în noaptea de 4.VIII să pătrundă în portul Gibraltar şi să scufunde două crucişetoare de câte 7.500 tone şi un petrolier de 10.000 tone.

La 28.VIII submarine germane au scufundat un crucişetor englez de clasa „Aurora" şi au avariat un altul.

La 18.IX un submarin italian a scufundat în M. Neagră un vas puitor de mine sovietic.

La 24.IX un grup de submarine germane au atacat în Atlantic un convoi, scufundând 12 distrugătoare din escortă şi 9 vapoare.

In cursul lunei Iulie au fost scufundate 94 vapoare anglo-americane cu o deplasare de 550.241 tone, 53 vapoare de 246.750 au fost lovite nimicitor, iar 220 cu o deplasare de 780.000 tone au fost avariate.

Arma submarină a participat la scufundarea a 351.213 tone şi avarierea a 30.000 tone.

Flota de război anglo-americană a pierdut : 3 distrugătoare, 7 vedete, un submarin şi un vas de pază, iar un crucişetor şi 15 vedete au fost avariate.

Aviaţia a scufundat un distrugător, 3 vedete, 2 corvete şi numeroase vase de debarcare şi au avariat un vas de linie, 9 distrugătoare, un ferryboat şi mai multe vase de debarcare.

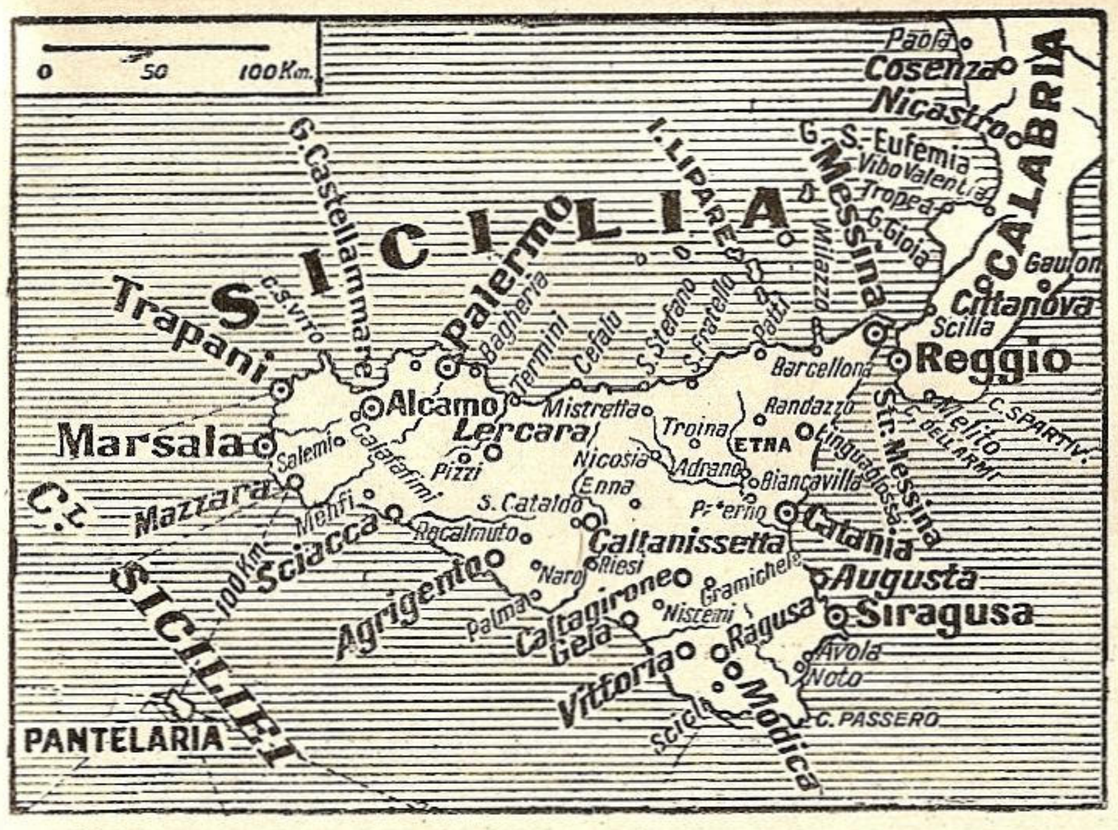
Pierderile aliate în Septembrie : un cuirasat, 3 crucişetoare, 20 distrugătoare, 16 vedete, mai multe submarine, vase de debarcare ; avariate un vas de linie, 18 crucişetoare, 17 distrugătoare, 9 vedete.

Marina comercială a pierdut 55 vapoare cu o deplasare de 311.700 tone scufundate şi 133 cu 60.000 tone avariate.

MEDITERANA

Cucerirea Siciliei de trupele anglo-americane a mers foarte greu, cu tot bogatul material şi numărul crescând al luptătorilor. La 6.VIII oraşul Catania, împresurat de trei săptămâni, a fost evacuat. La 17 August, după şase săptămâni de lupte crâncene, întreaga Sicilie a fost evacuată. La 31.VIII anglo-americanii au încercat o debarcare în Calabria, nereuşită, ca la 3.IX să reuşească la Regio şi în alte porturi din strâmtoarea Messinei.

La 8 Septembrie Italia a încetat ostilităţile, pe baza unui act de capitulare fără condiţii semnat încă dela



Harta Siciliei şi Calabriei

3.IX. Italia a rămas totuşi teatru de război pentru trupele germane, la care s'au raliat şi parte din cele italiene. Celelalte au fost dezarmate.

La 10.IX trupele germane au ocupat Roma. Flota italiană a părăsit porturile în care se afla şi s'au îndreptat spre Malta, unde au ajuns fără cuirasatul *Roma*, care a fost scufundat, iar un crucişetor a fost grav avariat.

La 9.IX trupe americane au debarcat în golful Salerno, Cu acest prilej au fost scufundate de germani 4 crucişetoare şi 10 vase mari de transport, astfel că situaţia debarcaţilor este foarte grea. La 14.IX forţele debarcate au fost împinse până la mare, cu sacrificiile a 7 divizii. Abia către sfârşitul lunii situaţia s'a mai îmbunătăţit, luptele dându-se între Vezuviu şi Napoli.

La 12.IX britanicii au debarcat la Taranto, la 15.IX la Bari, înaintând spre Nord pentru a face joncţiunea cu trupele americane de pe coasta apuseană.

La 20.IX trupele germane au evacuat Sardinia, la 25.IX au ocupat insula Chefalonia din Adriatica şi la 27.IX insula Corfu, punând astfel mâna pe cheia Adriaticei , în care s'au mai făcut stăpâni pe Split, Sebenico şi Cataro.

După capitularea Italiei, şi trecerea ei în tabăra aliaţilor, parte din trupe au rămas credincioase Axei şi continuă lupta alături de germani, parte însă au luat atitudine fățișe contra foștilor camarazi. Germanii au procedat la dezarmarea lor.

Ducele Mussolini, care fusese încarcerat în insula Ponza, a fost eliberat de parașutiști germani.

LUPTELE DIN RĂSĂRIT

Atacurile pentru recucerirea Ucrainei, au fost reluate cu înverşunare, în special în regiunile Orel, Harkow, Wiazma şi Cuban, cu toate pierderile suferite în cursul lunii Iulie.

In *Cuban* la 1 August germanii au smuls sovieticilor

Frontul de răsărit

o importantă poziţie. *In toate luptele forţele române de uscat şi din aer s'au luptat cu o vitejie fără seamăn, respingând toate atacurile şi reuşind prin contraatacuri să facă numeroşi prizonieri şi să captureze materiale de război.*

La nordul mării de Azov portul Taganrog a fost evacuat de forţele germane la 30.VIII; iar Mariupol la 14.IX.

In *Marea Neagră* bolşevicii au pierdut, dela începutul războiului şi până în August 63 petroliere şi alte nave de 91.000 tone, scufundate de germani; 9 vase de 7.400 tone date la fund de italieni şi 10.000 tone de români. — în total 108.900 tone, la care se adaugă şi 22 vase de război.

Teatrul de operaţii de la Cuban

La 14.IX bolșevicii au executat o debarcare în stil mare la Novorosisk. Mai multe canoniere au fost distruse. După o dârză rezistență și crâncene lupte de stradă, la 17.IX portul și orașul au fost evacuate de trupele româno-germane, urmată de evacuarea portului Anapa la 22.IX.

Dela 30.IX se dau lupte grele în regiunea Azov-Melitopol-Zaporoje, pentru a tăia legătura cu Crimeia.

In luptele de pe *Mius* trupele germane au reușit la 4.VIII să recucerească orașul Kuybișcov capturând 11.895 prizonieri, 730 tancuri, 703 tunuri, etc.

In regiunea *Orel,* orașul cu acest nume a fost evacuat la 5.VIII de germani, iar la 14.IX a fost evacuate Briansk și Poltava la 23.IX.

Dela 8.VIII atacul bolșevic a mai slăbit la Orel și a trecut în regiunea *Bielgorod,* cu ținta Harkov. Pentru aceasta între 12—18.VIII alte atacuri puternice au fost îndreptate spre Isium. Amenințați de încercuire, germanii au evacuat Harcovul la 23.VIII și Kremenciug la 30.IX.

In sectorul *Wjasma* între 5—18.VIII atacuri înverșunate sovietice respinse. In mișcarea de repliere la 25.IX a fost evacuat orașul Smolensk.

La sfârșitul lunei se dau lupte pe cotul mare al Niprului, în fața Kievului.

In sectorul *Ladoga* luptele de despresurare a Leningradului au fost zadarnice.

La 9.IX forțe germane au atacat Spitzberg ,distrugând instalațiile cu caracter militar : radio, meteorologice, depozite, baterii, etc.

DIPLOMATICE

La *Shangai,* în ziua de 1 August, s'a reînălțat, după 100 ani, steagul chinez, după ce municipalitatea a primit toate documentele retrocedării concesiunilor străine.

*

Birmania și-a declarat independența tot la 1 August. In aceiași zi a încheiat un tratat de alianță cu Japonia și a declarat război Angliei și Americei.

*

La *Quebec,* în Canada s'au întâlnit d. Roosevelt și Churcil, pela jumătatea lunii August. Sovietele nu au avut nici un reprezentant. Motivul ar fi după unii, nemulțumirile dela Moscova cu privire la celelalte două puteri aliate, după alții că la Quebec s'a discutat și viitoarele planuri de operație contra Japoniei, care are tratat de neagresiune cu Rusia. Asupra celor discutate se păstrează cea mai mare discreție.

*

La 1 Septembrie Papa Pius a făcut un călduros apel întregii lumi pentru a se pune capăt măcelului actual și a se asigura o pace durabilă „o viață nouă de împăcare frățească, înțelegere și reclădire...".

*

In *Bulgaria* după moartea regelui Boris și urcarea pe tron a regelui Simeon, sobrania a ales la 9.IX regența până la majoratul micului rege. Ea e alcătuită din prințul Ciril, d. Filoff, primul ministru și d. Mișoff, ministru de război.

*

Ducele Mussolini, după eliberarea sa și întâlnirea cu Fuehrerul Hitler, a vorbit poporului italian, îndemnându-l a continua lupta alături de Germania și Japonia.

CRONICAR

(Continuare din pag. 182)

tea celui mai obișnuit cargobot. Ceva mai mult, cum cel mai mare pericol pentru un convoi e atacul de către submarin noaptea, din helicopter să se lanseze fuzee luminoase puternice, care să lumineze suprafața mării ocupată de convoi, și de jur împrejur pe o mare distanța, demascând astfel, la lumina produsă artificial ca ziua, escortatorilor de pe apă și din aer, prezența atacatorului. Așa că în loc ca atacatorul să se simtă în largul lui noaptea, să i se îngreueze poziția ca și în atacul de zi.

Se mai ventilează ideia, pentru a se putea efectua în siguranță transporturile necesare armatelor, să se construiască *flote de avioane de transport gigantice,* care să înlocuiască cargoboturile, problemă care pare a fi mai mult de domeniul fanteziei. Multe însă au fost de domeniul fanteziei, ca pe vremea lui Jules Vernes, și au devenit realități.

E mai probabil că se va ajunge la construirea de mari *cargoboturi submersibile.*

Până la înfăptuirea acestor noi mijloace de transport, se pare că mărirea escortei aeriene ce însoțesc convoiurile ,este mijlocul mai eficace de a te apăra de submarin.

C.-Amiral C. NEGRU

Eri au venit corăbierii

Eri au venit corăbierii
Și au adus cu ei visarea
Din largul zării înfrățite
Sub cerul nesfârșit cu marea.

Eri au venit corăbierii
Și au adus cu ei iubirea
Din lumea fără de hotare,
In care-i risipită firea.

Eri au venit corăbierii
Și au adus cu ei cântarea
Talazurilor spumegate
Și-a gândurilor ce poartă marea.

Eri au venit corăbierii
Și-au adus cu ei durerea
Și-au adus și vești de moarte
La cei ce n'aveau mângâerea.

Eri au venit corăbierii
Din largul mării învrăjbite
Și-au adus cu ei furtuna,
Pe țărmuri pline de ispite.
. . . . . .
Eri au venit corăbierii.

HENRY V. GĂBUNEA

GLASUL PRESEI

Rumania Conmemora hay el „Di de la Marina"

Rumania conmemora mañana domingo el tradicional „Dia de la Marina". Los medios competentes rumanos observan a este respecto que la pequeña Marina de guerra y mercante del pais ha dado a los combates del Este una aportación considerable. La misión confiada a los navios rumanos era, no solamente la protección de la costa rumana y la lucha contra la Flota soviética en el mar Negro, sino ante todo realizar y proteger el transporte de los refuerzos destinados a las tropas rumanas y alemanas en el sector sur del frente oriental. En cumplimiento de este deber, la Marina rumana ha transportado hasta el primero de agosto último un total de 1.529.000 toneladas atravesando el mar Negro, cantidad que corresponde al cargamento de 3.058 trenes de mercancias de cincuenta vagones cada uno.

En sus combates contra la Marina de guerra y mercante soviética, la Flota rumana ha hundido cinco submarinos y ha averiado gravemente otros cinco, cuya pédida puede considerarse también como cierta. Además, ha hundido un barco de transporte de 12.000 toneladas. Fueron colocadas barreras de minas ante las costas soviéticas al tiempo que las rutas propias de abastecimiento eran limpiadas de minas soviéticas. Los contratorpederos y las baterias de costa, en cooperación con las fuerzas aéreas alemanas y rumanas, han tomado una parte decisiva en la destrucción des contratorpedero soviético „Moscú" y en el combate contra el torpedero soviético „Karcov", que fué puesto fuera de combate. Finalmente, siete lanchas rápidas soviéticas y dos barcos auxiliares de los soviets fueron hundidos en el Danubio en los primeros dias de hostilidades.

Se sabe muy bien — se añade en los medios citados — que el enemigo desplegará tovadía esfuerzos desesperados para mantenerse en el mar Negro; pero se esperan sus acciones con la confianza que justifican los resultados alcanzados hasta ahora. La lucha rumana por la libertad del mar Negro es uno de los factores esenciales para asegurar el derecho a la vida del pueblo rumano en esta parte de Europa.

(„Arriba")

Presa germană despre Marina Română

Berlin, (Rador). — Activitatea şi străduinţele marinei de război române sunt subliniate astăzi într'un articol apărut în **Berliner Boersen-Zeitung.**

Ziarul observă că mica marină de război română şi-a completat şi întărit apărarea de coastă şi câmpurile de mine în cursul iernii care a urmat după recuperarea Basarabiei în 1940.

Ziarul subliniază că la începutul războiului şi încă multă vreme după izbucnirea lui marina de război română a fost singura forţă armată a Axei în Marea Neagră.

Cu privire la rezultatele obţinute de marina de război română în lupta cu marina sovietică mult superioară, ziarul german aminteşte că raza de activitate a marinei de război române s'a întins în foarte scurt timp în tot vestul Mării Negre.

Un bilanţ, general arată că vapoarele de război româneşti au escortat până în Iulie 1943 numeroase vapoare de transport şi de război cu o deplasare totală de un milion şii jumătate de tone. Au fost executate 150 de operaţiuni de curăţirea minelor.

In apele naţionale au fost efectuate 160 de recunoaşteri şi expediţii de vânătoare împotriva submarinelor inamice şi numeroase alte acţiuni de atac sau de apărare contra forţelor navale şi aeriene ale inamicului constituie contribuţia marinei române în lupta comună dela răsărit.

Ziarul subliniază la sfârşit că toate operaţiunile au fost posibile graţie încrederii în propriile **forţe şi** prin colaborarea forţelor române cu cele germane.

Contribuţia României în lupta pe Mare

Berlin, (Rador). — Ziarul **Berliner Beorsen-Zeitung** publică pe prima pagină un articol al d-lui comandor Nicolae Antonescu intitulat „Camarazi de mare. Lupta marinei de război", în care se aruncă o privire retrospectivă **asupra** contribuţiei României, pe acest câmp de luptă.

Măsurile de siguranţă şi de apărare a coastei au fost luate de marina română — scrie autorul — încă în cursul iernii care a urmat după răpirea Basarabiei de ruşi în 1940.

După începerea campaniei împotriva bolşevismului, Conducătorul Statului a decis ca şi marina să colaboreze intim cu forţele navale aliate sub comandament german.

In comparaţie cu forţele maritime ale colosului bolşevic, marina română era mică. Ea era pregătită însă pentru verificare. La începutul războiului şi încă mult timp după aceea, ea a fost singura forţă navală a puterilor Axei din Marea Neagră. In curând, ea a dat dovada destoiniciei sale, când forţele sovietice, cu mult superioare, au început să bombardeze Constanţa. Sub dublul foc al distrugătoarelor româneşti şi al bateriilor de coastă germane, vasele inamice au fost puse pe fugă. Distrugătorul **Moskova** a fost scufundat, iar savul **Harkov** a fost grav avariat.

In continuare se descriu luptele pentru isgonirea inamicului de pe braţele Dunărei, unde întreg frontul se sprijinea pe marina română. Rolul acesteia a fost considerabil şi în aprovizionarea trupelor în timpul înaintării în sudul Rusiei. Misiunea impusă de luptele pentru Crimeea şi Harkow a fost pe deplin satisfăcută de marina română comercială şi de război.

Mai departe se prezintă cifre şi date cu privire la faptele ei de arme, fapte pe care le-a plătit adesea cu un tribut de sânge de multe ori prea mare pentru ea.

România şi-a aruncat aceste forţe în cumpănă pentru succesul cauzei comune.

In încheere se subliniază că succesele rezultate au fost datorite exemplarei colaborări dintre forţele române şi germane.

Inimile românilor au fost alături de cele germane atât în acţiunile izolate, cât şi în întreprinderile comune ale aliaţilor germano-români şi deseori sângele lor s'a amestecat la un loc în valurile Mării Negre, în lupta pentru înfrângerea duşmanului comun din răsărit.

Tag der rumänischen Marine

Die, Sonntag, den 15. August, stattgefundenen Feiern des Tages der rumänischen Marine waren heuer im dritten Kriegsjahr dem Behauptungswillen des rumänischen Volkes und dem Gedächtnis derer geweiht, die sich auf dem Meere für die gerechte Sache Rumäniens eingesetzt und den Heldentod gefunden haben.

Die Feier in Constantza fand an Bord eines rumänischen Zerstörers in Anwesenheit des Ministers für Landesverteidigung General Constantin Pantazi, des Unterstaatssekretärs für Marine General Nicolae Sova und anderer hoher Militärs sowie einer Abordnung der deutschen Marine unter Führung von Kapitän zur See Heinz Kinderlein und einer italienischen Abordnung unter Führung von Hauptmann. Boicolo statt. Die Feier wurde mit einem Gottesdiens zum Gedächtnis der gefallenen Seeleute eingeleitet.

An die Feier schloss sich eine Ansprache des Kapitäns zur See Horia Macellariu, der in eindrucksvollen Worten die Rolle der

rumänischen Marine und ihrem heldenhaften Einsatz aufzeigte. Bis zum Augenblicke wurden 900 Kriegsoperationen mit 25.000 Fahrtstunden und einer zurückgelegten Strecke von 242.000 Seemeilen durchgeführt. Es wurden 1400 Transportschiffe mit zusammen 1.900.000 Tonnen in Geleitzügen trotz heftiger feindlicher Störungen sicher an den Bestimmungsort gebracht. Es wurden Minen gelegt und die rumänische und die eroberte Künste geschützt. Die zahlreichen feindlichen Angriffe wurden erfolgreich abgewehrt. Unter anderen wurde der grosse russische Zerstörer „Moskau" versenkt und der Zerstörer „Charkow" schwer beschädigt. Ein Unterseeboot hat während der Schlacht auf der Krim einen feindlichen Dampfer von 12.000 Tonnen versenkt. Es wurden sicher 5 und wahrscheinlich noch 6 Unterseeboote versenkt.

Anschliessend sprach Marineminister General N. Sova, und würdigte die militärische und wirtschaftliche Bedeutung des Schwarzen Meeres und der Donau im Leben des rumänischen Volkes und den wertvollen Beitrag der rumänischen Marine für die Führung des Krieges im Osten. Die heldenhaften Taten der rumänischen Marine gegen einen zahlenmässig weit überlegenen Feind würden in die Geschichte eingehen und das Andeken der für Vaterland und König gefallenen Helden unvergessen bleiben.

An Bord des Zerstörers wurden dann Kriegsauszeichnungen verliehen. Landesverteidigungsminister General Pantazi erhielt die Marine-Tapferkeitsmedaille 1. Klasse für seine besonderen Verdienste um die Erfolge der Marine. Die Auszechnung Marinetapferkeitsmedaille 3. Klasse erhielten ferner Kapitän zur See Heintz Kinderlein von der deutschen Marinemission, Kommandor Florin Bujoreanu, Uffz. Ion Coman, Korporal Mihai Banu und Soldat Alexandru Ghinea.

Der Landesverteidigungsminister besichtigte hierauf ein neues rumänisches U-Boot, das zur Gänze in Rumänien erbaut wurde und ein Schnellboot. Am Nachmittag desselben Tages fanden auf dem Marinestadion Marinesportkämpfte statt.

In der Hauptstadt wurde am Sonntag ein feierlicher Gottesdienst für das Seelenheil der im Kampf um die Verteidigung Rumäniens gefallenen Seeleute abgehalten. Nach dem Gottesdienst hielt der Präsident der rumänischen Seeliga, Admiral Pais, eine Ansprache, in der er die Bedeutung des 15. August für die rumänische Marine hervorhob und das Andenken der gefallenen rumänischen Seeleute erhte.

(Bukarester Tageblatt)

A treia aniversare a Marinei Noastre de Război

Pentru a treia oară, Marina noastră îşi sărbătoreşte patroana, Sfânta Maria, în plin război crâncen, dus cu un duşman mai puternic şi mai crud ca noi dar, din fericire, nu mai viteaz ca noi, cei cari avem conştiinţa că ducem — şi pe ape — un război drept, civilizat şi sfânt, pentru apărarea existenţei noastre naţionale, nu pentru cucerirea de pământuri streine sau pentru triumful unei blestemate şi infernale credinţe.

Şi anul acesta, sărbătoarea Marinei este mai mult simbolică; acolo, în portul fruntaş al Mării noastre, unde fâlfâiau odinioară drapelele, bubuiau salvele festive de tunuri, unde se înşirau navele toate şi marinarii toţi, pentru ca sub ochii şefilor lor, soborurile de preoţi să ceară Maicei Domnului din cer să-şi reverse şi mai departe harul Ei proteguitor deasupra vredniciei şi credinţei româneşti, acolo, acum, e doar veghe tăcută, linişte grea ca în preajmă de furtună, belşug de arme pitite prin ascunzişuri, gata să verse moarte, forfoteală disciplinată de marinari la lucru de război şi, peste toate, grija tuturor, ziua şi noaptea, pentru a ghici, cu o clipă mai de vreme, vicleniile ucigătoare ce pot veni din depărtările unde hălăduieşte duşmanul nelegiuit.

Iar pe albastrul cerului, cât vezi cu ochii, se rotesc hidroavioanele marinei, păzind văzduhul de avioeanele bolşevice cari, tot mai rar se încumetă să tulbure liniştea litoralului, ceiace nu e altceva decât respectul şi teama duşmanului faţă de hotărîrea şi bravura românească...

Astfel că, sărbătorirea marinei din acest al treilea an de război, întruchipează, fără prea mari exteriorizări, dar adânc înrădăcinat în întreaga simţire românească, închinarea şi proslăvirea ce se cuvin marinarilor noştri cari s'au jertfit şi se jertfesc pentru ca duşmanul nostru de moarte, cel de peste mare, să nu ne robească şi să ne desfiinţeze aşa cum i s'a dovedit vrerea...

Bilanţul eroismelor marinăreşti

Oricât am pomeni isprăviile minunate ale bravilor noştri marinari, tot nu le am repeta îndeajuns, atât sunt de vrednice de laudă, mai cu seamă dacă le cântărim cu mijloacele mai de grabă modeste cu care ele au fost înfăptuite şi le măsurăm cu impunaătoarea maşină de război naval a duşmanilor.

Marina noastră de război avea o tradiţie de vitejie dobândită din vremea celuilalt război; în actualul conflict, pregătită temeinic, având la dispoziţie material de bună calitate marina noastră a primit misiunea, din primul moment, de a asigura paza ţărmului Dunărean, în Basarabia de Sud, pe canalul Chilia, până la Mare.

De şi bombardate intens de aviaţia sovietică, ce dispunea de numeroase aerodromuri în Basarabia, monitoarele, vedetele şi navele fluviale au îndeplinit perfect paza de zi şi de noapte, reacţionând cu artileria de bord şi doborând numeroase aparate duşmane.

In angajamente şi acţiuni de patrulare, vasele româneşti au scufundat şapte vedete blindate, două vase de transport, un mare remorcher, o şalupă armată şi au avariat grav un mare monitor, fără să mai socotim alte vase fluviale sovietice, mai mărunte.

In cea de a doua fază a operaţiilor, vasele noastre de război, activând la flancul drept al armatei române de uscat, au trecut la ofensiv, ocupând, din primele zile, porturile dunărene ale Basarabiei, curăţind canalul Chilia de vasele inamice, instaurând stăpânirea românească la gurile Dunării.

La ţărmul maritim, navele noastre de război şi batalioanele de marină au făcut paza şi siguranţa litoralului; prin numeroase patrulări în larg a vaselor noastre de luptă şi prin curăţirea câmpului de mine, de către vasele dragoare, inamicul ne isbutind să întreprindă acţiuni importante împotriva noastră.

De şi disproporţia între cele două marine ce se înfruntau era enormă: 28.000 tone, faţă de peste 200.000 tone sovietice, flota sovietică s'a temut şi se teme de forţele noastre navale.

In ziua de 26 Iunie 1941, două distrugătoare sovietice de tip mare, moderne şi bine înarmate „Moskova" şi „Harcov" apărând în faţa coastei noastre, la sud de Constanţa, au fost împinse de loviturile de pe distrugătoarele noastre şi de tirul unei baterii de coastă; primul vas de război sovietic a sărit în aer, iar cel de al doilea grav avariat, s'a retras în grabă spre Sevastopol.

Era cea dintâi victorie a marinei noastre de război, şi ea s'a înscris în istorie sub numele de „lupta navală dela Tuzla".

Nu departe de Mangalia, o canonieră, un torpilor şi vedete rapide române au scufundat, cu bombe antisubmarine, două submarine duşmane.

Alte trei submarine sovietice s'au scufundat, în acea epocă, lovindu-se de barajele de mine puse de vasele noastre speciale.

In curând s'a pus chestiunea proteguirii de către flota noastră de război, a transporturilor germano-române cari alimentau trupele noastre ce operau pe frontul rusesc, în continuă înaintare. Intre timp, armata română se încleştase pe viaţă şi pe moarte în titanicul asalt pentru cucerirea Odesei. Şi cu acest prilej, marina română de război, deşi lipsită de mijloace pe măsura uriaşei bătălii, a dat un eficace ajutor atacând cu neasemuit curaj navele sovietice cari operau în acea regiune. După căderea Odesei, toate sforţările s'au îndreptat spre creiarea unui drum liber spre gura Bugului; duşmanul încă făcea tot posibilul pentru ca drumurile maritime curăţite cu altâta trudă şi primejdie, în timpul zilei, de dragoarele noastre, să fie transformate noaptea în câmpuri minate. De aceia operaţiunile marinei noastre în acest răstimp şi în această

regiune, au fost adevărate acte de eroism şi neasemuită temeritate.

Submarinul „Delfinul". pândind curagios în apele Yaltei, întâlneşte în ziua de 5 Noembrie un mare vas sovietic de transport, de 12.000 tone pe care îl torpilează şi îl scufundă. Un roiu de vedete sovietice, urmăresc o zi întreagă submarinul românesc, aruncând asupra lui o ploaie de grenade. Dar „Delfinul" intră triumfal în portul său de bază, înscriind în cartea de aur a marinei noastre „victoria submarină dela Yalta".

La 1 Decembrie, distrugătorul „Regina Maria", escortând un convoi spre Constanţa, scufundă cu bombe de adâncime, un submarin sovietic.

Peste două săptămâni, distrugătorul „Regele Ferdinand" scufundă şi el, în aceleaş împrejurimi, un alt submarin bolşevic, la sud de Bugaz.

De atunci, numeroase vase de război sovietice şi alte submarine, s'au îngropat pe fundul Mării Negre, prin iscusinţa şi bravura marinarilor români şi a aliaţilor noştri.

David în luptă cu Goliath

Pentru a evidenţia şi mai bine cât de aprigă a fost din Iunie 1941 şi până azi, lupta între forţele navale sovietice din Marea Neagră şi forţele navale române, în unire cu cele germane, schiţăm o comparaţie între cele două tabere:

Marina română de război a început lupta cu abia 28.000 tone şi cu 120 guri de foc, dela calibrele 150 mm. la 20 mm. Marina Sovietică avea la Dunăre: 5 monitoare, 12 vedete, 6 hidroglisoare, diferite ambarcaţiuni însumând un total de 40 guri de foc.

La Mare, aveau: 1 cuirasat; 7 crucişetoare; 6 exploratoare; 17 distrugătoare; 8 torpiloare; 6 puitoare de mine; 7 dragoare; 108 vedete; 44 submarine şi un mare număr de vase mici diverse totalizând peste 200 mii tone cu peste 670 guri de foc, de la calibrul 302 mm. la 20 mm.

Navele sovietice puteau purta la bord 2874 mine şi 512 torpile.

Imaginea biblică a lui Goliath în luptă cu David este aci foarte adecuată.

Ei bine, la August 1943, iată ce mai rămăsese din impunătoarea flotă de război sovietică, din Marea Neagră:

După distrugerea sigură a crucişetoarelor „Komintern" şi „Cernaia Ukraina", a vaselor conducătoare de flotilă „Taskent" şi „Moskova", ca şi a 11 contratorpiloare şi 14 submarine, le mai rămân bolşevicilor în Marea Neagră: un vas de linie „Pariskaia Komuna", 4 crucişetoare, un vas conducător de flotilă, 2 contratorpiloare şi aproximativ 40 submarine, la care se mai adaugă vase de patrulă, vedete rapide şi alte diferite vase mărunte.

Bine înţeles, până azi, marina de război română a primit noui şi importante unităţi ultra moderne care i-au ridicat mult potenţialul de luptă. Acesta, adăugat la experienţa câştigată de bravii noştri marinari, fac din marina noastră de război, un element care contribue în bună măsură, alături de celelalte arme, la făurirea victoriei.

Iar când vrerea Domnului va aduce iarăşi pacea pe uscat, în aer şi pe ape, şi se va face, în tihnă, socoteala minunatelor împliniri ale marinarilor noştri, viteji între vitejii mărilor lumii, pe vasele lor mici, dar pe cari le au făcut uriaşe prin sufletul cu care le au animat în ceasurile de primejdie, nu se poate să nu se recunoască, în sfârşit, că atâtea jertfe, dar mai cu seamă atâtea bune rezultate, merită din partea ţării o grije supremă: aceia de a nu cruţa nici un sacrificiu pentru a înălţa marina românească la rangul pe care îl merită cu prisosinţă.

Mareşalul Conducător, care a făurit în timp scurt, adevărate minuni, redând Ţării prestigiul, încrederea în sine, în forţele ei vii şi nepieritoare, va şti, mâine, când se va fi potolit uraganul, să facă din marina noastră acel splendid instrument de civilizaţie, dar şi de respectare a drepturilor româneşti, de care am avut atâta nevoie în trecut şi fără de care ne va fi greu să prosperăm în ivitor...

(Curentul)

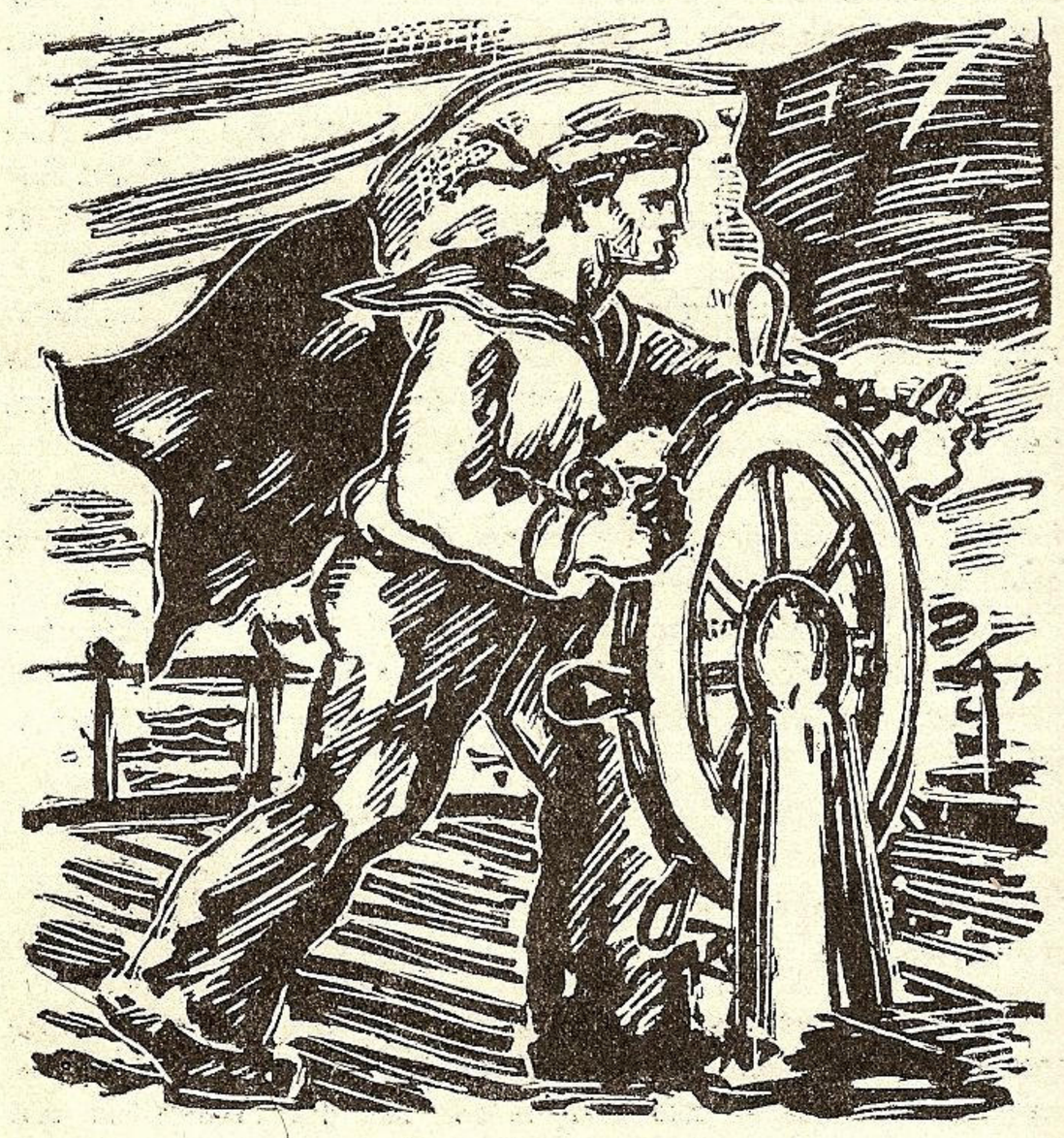
Sărbătoarea Marinei

In ziua de 15 August de Sfânta Maria, marina noastră şi-a sărbătorit hramul ei.

In timp de pace această sărbătoare era un prilej de a se arăta lumii frumoasele şi vitezele noastre vase de război, de a se sărbători ziua cu multă veselie, cu lumini aprinse noaptea pe toate vasele, cu muzici militare cântând în toate porturile şi mai ales la Constanţa unde se ţinea sărbătoarea cea mai mare.

Anul acesta este al treilea de când brava noastră marină duce lupta împotriva celei mai puternice flote din Marea Neagră. Este drept, cea mai puternică dar şi cea mai crunt lovită de puţinele noastre vase de război. Nu este nici o taină că socotindu-le la număr, mai multe vase aveau rusii în Marea Neagră. Ba chiar mai bine înarmate decât ale noastre. Dar, trecând şi făcând socoteala şi în privinţa vitejiei marinarilor, apoi marina noastră o întrece pe cea bolşevică. Pentrucă s'a văzut că în acest război ceeace hotărăşte mai mult într'o luptă este priceperea cu care foloseşti armele pe care le ai şi mai ales vitejia cu care ştii să te lupţi. Şi tocmai aceste însuşiri le-au dovedit marinarii noştri, în cei doi ani şi mai bine de război.

Nu avem decât să facem o socoteală ca să se vadă că este aşa.



La cârmă sub cutele tricolorului!

Ruşii, la începutul războiului, aveau în Marea Neagră numeroase vase plutitoare la suprafaţă, numeroase submarine, aviaţie de mare cu duiumul şi o artilerie de ţărm bine înzestrată. Nici vorbă că aveau mai multe decât noi.

Ce ne rămânea nouă altceva, decât să ducem o luptă hotărîtă: moartea sau victoria. Şi am izbutit să obţinem victoria.

Dela începutul războiului am scufundat cel mai mare vas de război al ruşilor numit „Moskva", lovit pe când ataca portul Constanţa, am scos din luptă un vas tot atât de mare numit „Harcov", am scufundat nu mai puţin de 10 submarine, am doborît zeci şi zeci de avioane ale marinei şi am dat la fund numeroase vapoare de transport, încărcate cu material şi cu muniţie. Dacă nici asta nu se chiamă victorie, atunci care?

Sunt victorii pe care mica, dar brava noastră marină le-a cules pe întinsele ape ale Mării Negre, dealungul celor doi ani de război, în timpul cărora îngâmfata marină rusă nebănuind voinţa, puterea şi vitejia marinarilor noştri, au atacat ţărmurile crezând că numai ea este pe mare.

Nu ştiau că aici îi aşteptam cu tunurile încărcate şi pe ţărm şi pe vasele noastre de luptă şi că la ivirea lor, din primele salve îi vom pune pe goană şi-i vom sili să-şi lase numeroase vase în fundul mării.

Şi că pierderile lor au fost mari o dovedeşte faptul că, cu mica noastră marină de război şi de comerţ, am putut transporta prea însemnata cantitate de peste un milion şi jumătate tone de materiale de războiu, ce erau de trebuinţă pe frontul de răsărit.

Un milion şi jumătate de tone de materiale înseamnă un miliard cincisute de milioane de kilograme sau 150.000 de vagoane.

Şi tot acest material a putut să ajungă cu bine în porturile dela Marea Neagră, cucerite dela bolşevici.

Este o minune că marina noastră a izbutit să înfăptuiască asemenea isprăvi. Dar dacă ne gândim la vitejia şi priceperea marinarilor noştri, această minune nu ne mai poate mira. Ea a fost făcută de ostaşii noştri marinari.

Pentru atâtea fapte de vitejie săvârşite de brava noastră marină, anul acesta această sărbătoare s'a ţinut tot cu importanţa din trecut, dar cu mai multă bărbăţie, cu şi mai mare hotărîre, căci războiul face pe om mai dârz.

(Cuvântul Mareşalului către săteni)

Ziua Marinei

In fiecare an la 15 August, de Sft. Maria, marinarii sărbătoresc într'un cadru impresionant ziua lor.

E ziua în care spiritul ocrotitor al Maicii Domnului coboară mângâietor în sufletul fiecărui marinar.

Anul acesta, ziua Marinei ia un aspect deosebit fiindcă eroii anonimi ai valurilor se află în război şi fiindcă apele mării ascund în fundurile lor trupurile dragi ale multor camarazi jertfiţi pentru gloria ţării şi a marinei.

Marina noastră e mică dar eroică.

Timp de doi ani de războiu, Marina Regală Română, a avut o activitate prodigioasă. Faptele săvârşite de marina noastră precum şi rezultatele obţinute de ea în paguba inamicului a cărui flotă ameninţa invadarea şi stăpânirea apelor româneşti, deşi nu se cunosc căci Marea e mută iar secretul operaţiunilor tăinuit, totuşi nu putem lăsa nedate în vileag succesele acestei dibace arme.

Cu un curaj fără seamăn şi cu o dibăcie fără pereche sfidând tot felul de pericole, marina română a spintecat necontenit luciul presărat cu mine al apelor duşmane şi a provocat pierderi simţitoare flotei bolşevice care se visa stăpâna Mării Negre.

Prin marşuri continui, prin hărţueli necontenite din partea inamicului, departe de bazele ei, Marina Regală Română a alungat sau trimis la fundul apei toate acele vase sovietice care s'au încununat să primească lupta cu mica dar viguroasa noastră marină.

Au fost scufundate cinci submarine sovietice, altele cinci probabil scufundate în urma avariilor suferite, precum şi un vas de transport de 12.000 tone.

Sărbătorirea Sfintei Marii de către aceia a căror viaţă şi moarte se cunună pe mare e cu atât mai majestoasă cu cât cadrul în care se desfăşoară e mai simplu, mai evocator...

(Informaţia)

El dia de la Marina Rumana

Rumania, la nación heroica y luchadora, ocupando su questo de combate, ha celebrado el Día de la Marina rumana. La joven Marina de Rumania, cargada ya de triunfos, ha dado una aportación muy importante a la lucha contra el comunismo. A principios de la guerra alcanzó su primera victoria contra la marina soviética con el hundimiento, en ruda batalla, del crucero „Moscú", operación en la que también resultó averiado el destructor „Karcov". El hecho se produjo a los cuatro días de la declaración de la guerra. Poco después, el torpedero „Naluca" y las lanchas rápidas „Vijelia", „Viscolul" y „Viforul" destruyeron dos submarinos soviéticos en las aguas del mar Negro. Otros dos submarinos, en el mes de diciembre de 1941, fueron hundidos por los destructores rumanos „Rey Fernando" y „Reina Maria". Muchas más pérdidas de submarinos soviéticos han causado a las fuerzas comunistas las barreras de minas colocadas en el mar Negro por la heroica Marina de Rumania.

En muchas ocasiones, barcos pequeños, servidos con esforzado heroísmo, han hecho frente a grandes unidades soviéticas. Cada acción victoriosa de la Marina rumana ha questo de relieve la fuerza moral del factor humano. Este ha sido el secreto de sus continuos éxitos en las guerras de 1877, 1913-1916 y en la actual.

Los marinos rumanos, con su noble y valeroso ejemplo, han contribuido al esfuerzo que por tierra y aire Rumania realiza, mostrándose digna de su gloriosa tradición.

(„Informacion")

Marina şi-a sărbătorit patronul

Serbările marinei n'au însemnat în al treilea an de război al dreptăţii şi credinţei româneşti prilejul de sărbătoare cu care ne obişnuise trecutul. Patronul marinei a fost de astădată o manifestare curat ostăşească de profundă încredere românească în drepturile ţării, ale neamului, a fost prilejul nimerit de aduceri aminte a memoriei tuturor acelor bravi marinari care s'au săvârşit pe frontul nesfârşit al apelor pentru izbânda noastră.

Serbările marinei s'au desfăşurat la Constanţa într'un cadru de sobrietate pe care o trăeşte astăzi întreaga naţie. Serbările marinei au ieşit din cadrul comun tocmai prin recunoaşterea meritelor de necontestat ale marinarilor noştri în acest război.

Aceste serbări s'au desfăşurat pe bordul unuia din distrugătoarele româneşti, în prezenţa d-lor: general Constantin Pantazi, ministrul apărării naţionale; general N. Şova, ministru subsecretar de stat al marinei: general Cretzulescu; Comandor Horia Macellariu; comandor N. Bardescu; cpt. comandor N. Voinescu; cpt. comandor Niculescu C., lt. comandor Florin Bujoreanu; col. Alexandru Ignătescu, prefectul judeţului; col. N. Oprescu, primarul Constanţei precum şi o delegaţie de marinari germani în frunte cu d. comandor Heinz Kinderlein şi o altă delegaţie italiană, sub comanda d-lui căpitan Boicolo.

Onorurile au fost date de o companie din marina şi fanfara marinei regale române.

(Neamul Nostru)

Ziua Marinei

15 August, ziua Sfintei Marii, fecioara neprihănită şi binecuvântată cu virtutea de a fi mama omului-Dumnezeu, nu este numai zi de mare praznic creştinesc, este sărbătoarea celor ce plutesc şi luptă pe valuri.

Marinarii noştri sprinteni ca veveriţele au făcut mormânt din ape distrugătorului „Moscova", muşcând din oţelul lui şi rănind de moarte celalt distrugător, „Harcov". Torpilorul „Năluca" face să nu mai vadă lumina soarelui un submarin bolşevic, iar vedetele „Viforul", „Viscolul" şi „Vijelia" mânate de viforul vijelios din sufletele flăcăilor noştri, s'au năpustit ca viscolul asupra altui submarin, doborându-l şi pe acela tot la porţile Mangaliei. „Delfinul" nostru iscodeşte o hurdubaie bolşevică şi o doboară.

Acestea sunt preamăririle pe care le subliniem cu prilejul zilei de azi, făcând din ele cununa de flori şi lauri a sărbătorirei.

In cartea viitoare, a Neamului, când fără nici o teamă de a încurca interese de tactică, se va putea grăi limpede şi deschis, atunci se va vedea câtă jertfă, cât eroism, câtă putere de luptă am adus noi la temelia biruinţei şi a păcii de mâine.

(Ordinea)

Ziua Marinei

Ziua Sfintei Maria, marea sărbătoare venerată de întreaga creştinătate, este şi sfânta zi ocrotitoare, a marinei nostre.

Sub egida mântuitoare a Sfintei Fecioare, marina noastră s'a desvoltat armonic şi şi-a văzut sporite, an cu an, puterile şi prestigiul, pentru a ajunge la glorioasa situaţie de azi, când faptele ei vitejeşti, săvârşite în războiul ce îl ducem, de atâta timp, pentru cea mai nobilă şi mai înaltă dintre cauze, fac obiectul unei sincere admiraţii din partea streinătăţei.

Bravura marinei noastre este recunoscută, astăzi, pretutindeni, şi de bună dreptate de oarece ea a ştiut să fie, totdeauna, la înălţimea împrejurărilor şi să facă dovada unei admirabile puteri de jertfă şi a unei bune şi merituoase pregătiri.

Se ştia, încă dinainte de începerea războiului pe care îl purtăm azi, că avem o marină bună şi marinari destoinici şi viteji.

Intreaga ţară era însufleţită, de aceea, de cea mai deplină încredere în valoarea marinarilor noştri. Increderea aceasta obştească nu a fost desminţită, nici o clipă, de marina românească, în cei doi ani şi mai bine de luptă şi de jertfă neîntreruptă.

Mândrele noastre crucişetoare şi torpiloare şi sprintenele noastre vedete s'au aflat pretutindeni acolo unde pericolul era mai mare şi unde duşmanul era mai numeros şi mai puternic.

Marea Neagră, marea aceasta istorică, de care a fost legat, din timpuri străvechi, destinul nostru, ne cunoaşte şi ne e prietenă.

Marinarii noştri îi cunosc şi îi admiră strălucirea şi puterea şi tocmai pentru că o cunosc atât de bine, ei s'au bătut cu atâta bărbăţie pe valurile ei.

Cu gândul la Fecioara Maria, divina ei Ocrotitoare, marina română s'a luptat eroic şi şi-a făcut datoria pe deplin în serviciul credinţei şi civilizaţiei.

Multe vase duşmane, trufaşe şi foarte bine înarmate, au căzut în fundul apelor mulţumită bravurei marinarilor români. „Moscova", „Harcovul" şi atâtea alte vase de război duşmane, au fost distruse de navele noastre elegante şi uşoare cari, însă, ca şi marinarii cari le conduc, au o energie şi un suflet de oţel.

„Năluca", „Viscolul", „Vijelia" şi alte vase de luptă româneşti şi-au câştigat o faimă neuitată.

Numele lor, scumpe Românismului, vor rămâne veşnic în Istoria noastră naţională şi pagini glorioase le vor fi închinate atunci când se va scrie Istoria războiului acesta, care a pus în frumoasă şi nobilă lumină marina românească.

In ajunul zilei acesteia de sărbătoare şi de mândrie naţională, gândul neamului se îndreaptă, cu pietate nesfârşită, şi cu dragoste curată, spre eroica noastră marină şi spre vitejii noştri marinari cari au făcut tot ceeace era omeneşte cu putinţă şi au adăugat o nouă strălucire gloriei armelor române.

(Ordinea)

Dia de la Marina en Rumania

Se celebró el Día de la Marina con un acto a bordo de un destructor, al que asistieron el ministro de la Guerra, general Pantazi, y dos delegaciones de oficiales alemanes e italianos. El secretario de Estado de la Marina, general Schova, pronunció una alocución, en la que hizo el elogio de la actividad desplegada por la Escuadra y la Marina mercante rumanas en el curso de esta guerra.

„El mar Negro y la desembocadura del Danubio—dijo—son los pulmones de nuestra nación, y por ello debemos continuar la lucha con el mayor espiritu de sacrificio para defender nuestro derecho y nuestra existencia. Tal es la misión que nos han confiado nuestra Patria, nuestros Rey y nuestros antepasados. Desde el principio de la guerra la Marina rumana ha efectuado 900 operaciones en aguas vigiladas por el enemigo y sembradas de minas. Nuestros buques han navegado durante más veinticinco mil horas, en el curso de las cuales han recorrido 242.000 millas marinas en servicio de protección de convoyes. El número de barcos protegidos asciende a 1.400, que transportaban un cargamento equivalente a 190.000 vagones de ferrocarril".

(„Pueblo")

15 August 1943

Ziua de 15 August este tradiţional închinată sărbătoririi marinei şi comemorării tuturor acelora care cutreeră neobosiţi apele.

Ca şi în precedenţii ani ai războiului, ziua de 15 August 1943, este închinată marinei militare şi bravilor ei slujitori.

In acest război al dreptăţii şi credinţei româneşti, contribuţia marinei a fost dintre cele mai importante.

Deşi inferioară numericeşte faţă de marina rusă, marina română, datorită admirabilei pregătiri technice ,curajului neprecupeţit şi moralului ridicat al ostaşilor de toate gradele, a repurtat biruinţe demne de a fi înscrise în hronicul vitejiilor şi al triumfurilor naţionale.

In actualul război, marina, alături de aviaţie, de infanterie şi de celelalte arme, a adus o contribuţie decisivă, atât în acţiunile ofensive, cât şi în cele defensive.

Faptele de arme ale marinei noastre au fost în numeroase rânduri elogiate de aliaţi, iar adversarii, care respectă adevărul, au recunoscut deasemenea însuşirile excepţionale ale marinarilor români.

Deşi suntem o naţiune care nu are o tradiţie marinărească, iar această instituţie este încă tânără în comparaţie cu marina altor ţări cu veche tradiţie, s'a reuşit în ultimul timp să se facă progrese remarcabile, care bucură deplin pe toţi românii şi îndreptăţesc cele mai strălucite speranţe pentru viitor.

Pentru propăşirea marinei româneştţi, s'au făcut sacrificii şi s'au cheltuit eforturi grele dar rodnice, care se cuvin apreciate la dreapta lor valoare.

In ziua de 15 August, dată tradiţional încrustată în calendar şi închinată marinei, gândurile noastre pioase se prosternă în amintirea marinarilor morţi pentru patrie, iar manifestările noastre de recunoştinţă se îndreaptă către luptătorii apelor, încărcaţi de glorie şi de biruinţă.

Marina română, devotată M. S. Regelui Mihai şi hotărîtă să secondeze cu acelaşi eroism pe Mareşalul Antonescu, constitue unul dintre factorii decisivi ai vilctoriei noastre.

(Seara)

Marina noastră

La 15 August, de Sfânta Maria, marinarii noştri îşi serbează ziua lor. De pe navele de război şi de comerţ se înalţă puternice rugăciuni către Sfânta Fecioară, pentru pomenirea camarazilor jertfiţi şi pentru izbânda armatei noastre. Sărbătoarea de anul acesta ne găseşte în aceeaşi încleştare cu bolşevicii cei fără Dumnezeu. Navele noastre cu echipagiile la posturile de luptă scrutează orizontul Mării Negre în căutarea inamicului. Zi şi noapte au stat astfel la datorie bravii noştri marinari, dela începutul războiului şi până astăzi, contribuind la victoriile camarazilor dela uscat. Increzători în steaua Neamului Românesc, ei brăzdează fără odihnă valurile furioase, punând pe fugă navele sovietice. In strânsă frăţie de arme cu ostaşii germani, marinarii noştri şi-au dat în mod strălucit contribuţia lor de jertfă şi eroism în Cruciada contra bolşevismului, pentru salvarea popoarelor europene şi împlinirea sfintelor năzuinţi româneşti.

(Sentinela)

Noi, Românii, o adevărată politică a Mării nu am avut până acum.

O politică românească a mării cere asigurarea Gurilor Dunării şi totodată ca Marea Neagră să fie o mare liberă, iar această libertate nu poate fi asigurată decât prin existenţa unei puternice flote naţionale.

Atunci de abia vom înţelege că Dunărea nu se varsă în Marea Neagră, ci se varsă tocmai la Dardanele, în Marea Egee şi de aici în Mediterană şi în Atlantic.

De aceea, o politică românească a mării cere ca pavilionul românesc să fluture liber pe Marea cea Mare şi dincolo de Dardanele, pe Mediterana şi pe Ocean şi aceasta este cu putinţă numai prin construirea unei puternice flote comerciale.

Bogăţiile româneşti să nu mai circule decât cu vase şi marinari români.

Umblând cu pavilionul nostru pe toate mările şi oceanele, poporul român se va pătrunde de rostul lui între celelalte state.

Dar pentru aceasta, trebue Marină. Iar Marinarul nu se creiază decât pe mare...

Totuşi, cu puţinul pe care l-a avut în timp de pace, Marina Română a făcut tot ceea ce i s'a cerut în timp de război.

A scufundat pe „Moscova" şi l-a avariat pe „Harcov".

A scufundat unul după altul, atâtea submarine sovietice.

A atacat pe inamic în propriile lui ape şi l-a isgonit din apele româneşti.

A brăzdat drumurile Mării Negre, asigurând paza convoaielor, deşi colosul flotei sovietice era ameninţător.

A fost prezentă la luptă.

In toate ceasurile, pe toate mările.

Pretutindeni, totdeauna.

Lozincă de prezent, lozincă de viitor. Ea ne impune să legăm, definitiv, pământul nostru de marea noastră.

Să ne convingem, odată pentru totdeauna: fără mare liberă, nu am exista ca stat, nu am exista ca naţiune.

Echipajele noastre au arătat, prin fapte, în război şi în pace, că un popor de plugari, poate fi şi un foarte bun popor de marinari.

Este mândria noastră.

Destinele de mâine ale ţării se reazămă pe Mare.

Ca să fim tari, trebue să fim şi marinari şi să avem flota ne trebue.

(Sentinela)

Marina Regală Română îşi sărbătoreşte protecţoarea

In fiecare an la 15 August de Sft. Maria, marinarii sărbătoresc într'un cadru impresionant ziua lor.

E ziua în care spiritul ocrotitor al Maicii Domnului coboară mângâietor în sufletul fiecărui marinar.

Anul acesta, ziua Marinei ia un aspect deosebit fiindcă eroii anonimi ai valurilor se află în război şi fiindcă apele Mării ascund în fundurile lor trupurile dragi a multor camarazi jertfiţi pentru gloria ţării şi a marinei.

Timp de doi ani de război, Marina Regală Română, a avut o activitate prodigioasă. Faptele săvârşite de marina noastră precum şi rezultatele obţinute de ea în dauna inamicului a cărui flotă ameninţa invadarea şi stăpânirea apelor româneşti, deşi nu se cunosc căci Marea e mută iar secretul operaţiunilor tăinuit, totuşi nu putem lăsa ne date în vileag succesele acestei dibace arme.

Cu un curaj fără seamăn şi cu o dibăcie fără pereche sfidând tot felul de pericole, marina română a spintecat necontenit luciul presărat cu mine al apelor duşmane şi a provocat pierderi simţitoare flotei bolşevice care se visa stăpâna Mării Negre.

Prin marşuri continui, prin hărţueli necontenite din partea inamicului, departe de bazele ei Marina Regală Română a alungat sau trimis la fundul apei toate acele vase sovietice care s'au încumetat să primească lupta cu mica dar viguroasa noastră marină.

Au fost scufundate cinci submarine sovietice, altele cinci probabile scufundate în urma avariilor suferite, precum şi un vas de transport de 12.000 tone.

Este de relevat contribuţia distrugătoarelor şi bateriilor de coastă române la scufundarea distrugătorului Moscova şi avarierea distrugătorului Harkov.

Nu numai atât dar prin manevra iscusite şi dibace, planurile de atac ale submarinelor sovietice au fost dejucate şi încercările inamice au rămas fără nici un rezultat.

„Puternica flotă bolşevică a ales întotdeauna între luptă şi fugă pe cea din urmă, semănând pe oglinda întinsă a mării numeroase mine.

Dar în afară de luptele şi strălucitele rezultate obţinute, eroica noastră marină, a contribuit în mod strălucit la victoria armatelor noastre terestre.

Distrugătoarele române au parcurs şi asigurat transportul de trupe şi material pe care convoaele trebuiau să-l ducă la vreme şi în condiţiuni optime pe front.

Contribuţia marinei la răsunătoarele succese ale armatei terestre pentru cucerirea Odesei, portului şi oraşului Kerci şi oraşului Sevastopol, a fost dintre cele mai remarcabile.

Dar războiul nu s'a terminat. Mai avem de înfruntat încercările disperate ale inamicului de „a tulbura" apele „limpezi" ale mării noastre. Să vie!

Marina regală română s'a purtat eroic în totdeauna. Românul deşi este agricultor, pe el i-a pasionat în totdeauna Marea şi a înfruntat cu vitejie şi curaj asprimele unei Mări ca aceia a Mării Negre dar şi asprimile războiului.

Credincioşi, marinarii şi-au ales ca patroană pe Maica Mântuitorului căreia i se închină şi o imploră şi atunci când înfruntă valurile spumoase sfărâmate de furtună, dar şi când înfruntă inamicul.

Credinţa le-a ajutat şi a făcut să strălucească pavilionul românesc până în apele streine şi să învingă inamicul şi tot această credinţă îi ţine astăzi dârzi, pe navele Majestăţii Sale.

Ca întotdeauna, desigur, marinarii vor prăsnui memoria camarazilor ale căror oseminte se află sub algele marine, aruncând cununi şi cruci de flori pe întinsul apelor.

Sărbătorirea Sfintei Marii de către aceia a căror viaţă şi moarte se cunună pe mare e cu atât mai maiestoasă cu cât cadrul în care se desfăşoară e mai simplu, mai evocatoare.

Increderea noastră în dibăcia şi vitejia eroicei marine române ne uneşte gândul cu al tuturor marinarilor care străjuesc cu voinicie şi curaj apele şi zarea de unde ar putea apare ameninţător în orice moment pavilionul roşu al bolşevismului.

(Timpul)

De ziua marinei

de *Vice-amiral I. Bălănescu*

Ziua Marinei este o zi de patriotică chemare a spiritului şi inimilor româneşti către cele două coordonate vitale ale vieţii noastre marinăreşti: Dunărea şi Marea. Este o zi de mistică legătură între activitatea marinarilor şi ocrotirea divină a sfintei fecioare Maria, este o zi de adâncă reculegere şi pioasă evocare a eroilor marinari din toate războaiele.

Ziua Marinei mai este o zi de legitimă mândrie naţională, pentru toţi acei cari cunosc trecutul de strădanie şi muncă încordată, îndeplinit de toţi comandanţii inimoşi şi distinşi, cari au stat în fruntea marinei dela războiul neatârnării până astăzi.

In adevăr, ori ce spirit obiectiv, deprins să facă sinteza unei activităţi atât de complexe, rămâne uimit în faţa progreselor marinăreşti şi technice, înfăptuite de Marina română de război şi comercială, cum şi de întreaga organizare de porturi moderne, o operă laborioasă care a luat fiinţă numaii în ultimi 65 ani.

Marina noastră este păstrătoarea unor vechi tradiţii şi virtuţi marinăreşti, iar pavilionul navelor române, poartă în stema şi culorile lui, multe reminiscenţe de afirmare marinărească, închegate în veacurile al XIV şi al XV subt domniile glorioase ale lui Alexandru cel Bun şi Ştefan cel Mare, în ciuda marinei ruseşti care nu arătase pe acele vremuri pavilionul navelor sale pe Marea Neagră.

Intrarea în scenă a Rusiei cu veleităţi de riverană puternică a Mării Negre, se produce în anul 1696 subt impulsiunea lui Petru cel Mare, iar după el, împărăteasa Ecaterina II-a, continuă planurile de dominaţiune asupra Mării Negre.

Prea marea ascensiune a Rusiei în Balcani şi continua ei presiune împotriva Turciei subt masca pretecţiei popoarelor creştine a dat naştere coaliţiei anglo-franco-turce, care formează un corp expediţionar şi deslănţue războiul, împotriva Rusiei în Crimeia şi pe ţărmurile de Sud ale Ucrainei.

Tratatul din Paris din anul 1856, a impus Rusiei restituirea Ba-

sarabiei de Sub ţărilor române. Dunărea şi Marea Neagră sunt declarate neutre, iar obstacolele poliitice şi economice ale Rusiei la gurili Dunării, sunt complet înlăturate prin instituirea Comisiunii europene a Dunării, care înseamnă o etapă importantă în libertatea şi desvoltarea comerţului românesc la gurile Dunării.

După războiul din 1877—1878 prin tratatul din Berlin, Rusia este repusă iarăşi în situaţie superioară pe Dunăre şi Marea Neagră, ba chiar reuşeşte să ne răpească sudul Basarabiei.

Anul 1878 prin reanexarea Dobrogei la pământul nostru de veacuri daco-roman, deschide orizonturi noui marinei noastre prin dobândirea litoralului la mare.

Ne-a fost scris în cartea destinului şi aşezării noastre geografice, să avem vecin de hotar la răsărit, un popor de sălbateci, dela care am avut de îndurat în curgerea veacurilor numai nedreptăţi, vexaţiuni şi umilinţe, este poporul rusesc, transformat prin dictatura bolşevică în hoarde de fiare ucigătoare.

In vara anului 1940 acest popor a îngenunchiat demnitatea noastră naţională, pornind cu oştirile pregătite la un potenţial extrem de superior, să cotropească fără luptă pământurile Basarabiei şi Bucovinei.

Sovietele reprezintă pentru noi, cel mai mare pericol politic, militar şi social, care ne-a ameninţat vreodată dela năvălirea barbarilor până astăzi.

Când cunoaştem toate aceste triste adevăruri ale politicei Rusiei faţă de noi, ne este foarte uşor să găsim adevăratul sens al războiului nostru sfânt împotriva nebuniei comuniste şi să răspundem la întrebarea: De ce ducem lupta pe viaţă şi pe moarte pe frontul de răsărit?

Niciodată nu este un prilej mai fericit ca astăzi de ziua marinei, să facem o privire generală şi un bilanţ al actelor vitejeşti şi eforturilor depuse zi de zi de Unităţile navale române în cooperare cu Armata terestră şi aviaţia pe frontul împotriva bolşevismului.

Pe Dunăre, monitoarele noastre dimpreună cu batalioanele de Marină au paralizat acţiunea monitoarelor duşmane, au scufundat mai multe vedete blindate şi au salvat Canalul Kilia şi gurile Dunării de presiunea politică şi militară a Rusiei Sovietice.

La mare, pe litoralul maritim, paza a fost asigurată de navele de război şi de batalioanele de marină. Trebue să considerăm ca un adevărat miracol, întreaga înlănţuire de acţiuni războinice de curaj, rezistenţă şi dibăcie tactică, săvârşită de forţa noastră navală maritimă împotriva flotei sovietice, flotă de 12 ori mai superioară în tonaj ca forţa noastră navală.

Marina Sovietică a încercat la început în vara anului 1941, să-şi asigure stăpânirea totală a Mării Negre printr'o acţiune aeronavală asupra portului Constanţa şi navelor de război române.

Decepţia a fost amarnică, căci Sovieticii au pierdut crucişetorul uşor „Moscova" şi s'au ales cu crucişetorul uşor „Harcov" grav avariat.

S'a făcut dovada că tirul distrugătoarelor noastre şi al bateriilor de coastă germane este foarte precis, iar câmpurile de mine ale regiunii noastre maritime foarte periculoare.

De atunci încolo flota Sovietică pierzând Odesa, Sevastopol şi Novorosiskul, s'a cuibărit în porturile Batum şi Poti şi a lăsat acţiunea atacului comunicaţiilor Mării Negre, pe seama avioanelor, submarinelor şi vedetelor rapide.

Este de remarcat că dacă flota Sovietică a renunţat, aşa se pare, la atacul coastei româneşti, ea a desfăşurat o mare acţiune de cooperare cu armata terestră în bazinul de Nord, Nord-Est şi Est al Mări Negre, luând parte foarte activă la protecţia operaţiunilor de debarcare în apropiere de Odesa, în Crimeia şi pe coastele Caucazului.

Vrând să cunosc câteva relaţiuni privitoare la activitatea convoaelor noastre escortate, graţie cărora marina română şi-a cucerit un titlu de merit faţă de Comandamentul Superior român şi german, prin contribuţia transporturilor de materiale şi muniţiuni aproape de linia frontului, am stat mai mult de vorbă cu un distins ofiţer superior din marină, care a studiat de aproape acţiunile Sovietice navale din Marea Neagră.

La Sevastopol, flota Sovietică a folosit căile Mării pentru a prelungi rezistenţa cetăţiii, ajutând retragerea şi evacuarea trupelor şi materialului.

In măsura puterilor sale, animată de un spirit incomparabil de continuă ofensivă şi neprecupeţind nici o jertfă omenească, marina română atât cea de război, cât şi cea comercială, a adus preţioase servicii ţării, în operaţiunile din Marea Neagră.

Numeroase submarine sovietice şi un tonaj de 100.000 tone de nave comerciale zac pe fundul mării, în urma victorioaselor acţiuni ale navelor de război române, germane şi italiene.

De ziua marinei preamărind victoriile marinarilor noştri viteji, printre cari mulţi distinşi cu Crucea Cavalerilor „Mihai Viteazul", exprimăm nădejdea că învăţămintele războiului vor conduce la credinţa că ţara noastră, atât pentru misiunile apărării navale, cât şi pentru expansiunea maritimă în Marea Neagră şi Mediterana, va trebui în viitor înzestrată cu o puternică flotă de război de mare, o puternică aviaţie maritimă, o numeroasă marină comercială şi o bază navală cât mai temeinic pregătită, cu solidă apărare de coastă...

Să urăm Marinei române în această zi de sărbătoare, să atingă cât de curând idealurile ei de înălţare şi propăşire.

(Universul)

Marina comercială de răsboi

Nimic nu s'a arătat mai indisolubil, mai strâns legate şi mai împletite în activitate şi sacrificiu ca cele două mari ramuri ale marinei: Marina Comercială şi Marina de Războiu.

Dacă în timp de pace, Marina Comercială avea cu totul alte misiuni decât Marina de Război, în această mare încleştare marinarii de comerţ s'au încadrat ca adevăraţi ostaşi în misiunile de război ce revin unei marine.

Personal de elită, format îndelung la aspra şcoală a mării, marinarii comerciali s'au identificat cu marina de război în cel mai scurt timp şi astăzi îi găsim alături de bravii marinari ai marinei de războiu, înscriind pagini de glorie în cartea neamului, pentru prima oară când suntem chemaţi să luptăm în Marea Neagră, marea noastră ce ne va da drepturi de viaţă în acest colţ al Europei.

Nu putem să nu relevăm actele de bravură de înalt patriotism al marinei fluviale comerciale, în prima parte a acestei campanii până la căderea Odessei, când s'au executat transporturi de efective şi materiale într'o zonă cercetată de aviaţia inamică şi când programul de transport a fost executat fără cea mai mică întârziere, cu toate greutăţile întâmpinate din cauza navigaţiei de război, fără lumini şi fără brelizaje.

Deasemeni nu putem uita actele de bravură ale marinarilor comerciali fluviali, plătite cu jertfă de sânge în incursiunile dela Ceatal, Ismail, Pardina, Chilia şi Periprava.

Dar gândul nostru se îndreaptă în această zi de cinstire a Marinei, la acei marinari ai Marinei Comerciale de Mare, care fără preget, zi de zi pe orice vreme, au cărat luptătorilor de pe front, cele trebuincioase ducerii luptei plătind deseori sângeroase sacrificii.

Aceşti eroi anonimi, modeşti în profesiunea lor, fac gloria marinei şi vor servi ca pildă pentru formarea tradiţiei noastre la mare.

Desprinşi din publicitatea uscatului, singuri cu navele lor pe întinsul nemărginit al mării, în luptă cu elementele naturii şi cu mijloacele de luptă ale inamicului, aceşti eroi ai mării, au transportat pe mare 1.529.000 tone până la 1 August 1943.

Pentru a ne da seama de măreţia efortului lor, trebue să menţionăm că tonajul de mai sus, reprezintă în trenuri a 50 vagoane, cifra de 3058 trenuri.

Având chezăşia acestui personal de elită călit în atâtea frumoase şi nepieritoare fapte de arme pe mare, pecetluite de sacrificiul sângelui, suntem siguri de prosperitatea marinei comerciale, asigurând desvoltarea economică a României în cadrul drepturilor noastre istorice.

Marina Comercială intră, deaci înainte, ca un factor principal în forţele vitale ale naţiunei şi sperăm ca atitudinea conducătorilor să se îndrepte în viitor cu mai mult interes către această ramură a marinei, aducătoare de venituri în timp de pace şi care completează în timp de război, forţele armate ale naţiunei.

(Universul)

Victoriile şi jertfele marinei noastre în trecut şi astăzi

Poate că niciodată, ca anul acesta, ziua Marinei nu a avut atâta semnificaţie.

Ziua de 15 August a rămas stabilită pentru preamărirea memoriei marinarilor, cari cu jertfa fiinţei lor, pe apă, pe uscat şi în aer, consolidează nu numai reputaţiia Marinei Regale Române, ci contribue la afirmarea dârză a drepturilor poporului român de a trăi pe meleagurile pe care s'a născut.

Marina noastră, deşi mică, a isbutit totuşi datorită, energiei, priceperii şi eroismuluiM ei, să săvârşească fapte ce şi'a atras admiraţia camarazilor încercaţi şi cu tradiţie mai veche: germani şi italieni.

Contra duşmanului nostru secular — colosul rus — marinarii români au desfăşurat o activitate prodigioasă în războiul de faţă, acoperindu-se de glorie. Cu micile lor nave, dar cu sufletul lor mare şi energia lor de fier, au ştiut să facă, din adâncurile Mării Negre, mormânt fără cruce, marinarilor sovietici fără Dumnezeu.

Dacă scormonim trecutul neguros, al istoriei, vedem că povestea marinei noastre este lungă şi începe odată cu zămislirea poporului nostru în bazinul Mării Negre. Dovada scrisă o formează basoreliefurile, în fiinţă şi azi pe Coloana lui Traian.

Mai târziu când statul nostru se închegă corăbierii munteni străbăteau şi stăpâneau hotărît Dunărea dela Severin până la Mare, fapt ce a determinat pe Mircea (1386—1418) să spună că este „Domn de amândouă părţile de peste toată Dunărea, până la Mare, aşa că Roman Muşat (1391—1394) îşi spunea „Marele singur stăpânitorul Domn io Roman Voevod al Ţării Moldovii dela Munţi până la ţărmul Mării".

La 1870 Severinul este atacat cu bărci şi plute de Voevodul Transilvaniei, Neculai Ştefan Muşat (1394—1400) măreşte flota moldoveană, iar în timpul lui Alexandru cel Bun (1400—1432) flota începuse să fie atât de simţită încât la Chilia şi Cetatea Albă s'au ridicat adevărate şantiere navale.

Şi flota moldovenească creşte mereu, aşa că pe timpul lui Ştefan cel Mare (1457—1504, Marea Neagră ajunsese un adevărat lac moldovenesc. Cu atâta faimă ajunsese această flotă. încât marele sultan Mahomed al II-lea a spus:

„Până când românii stăpânesc Chilia şi Cetatea Albă şi până ce flota lor nu este distrusă, creştinătatea nu va putea fi îngenunchiată".

„Chilia e cheia şi poarta pentru Ţara Moldovei şi Ungariei şi a ţărilor dela Dunăre, iar Cetatea Albă e cheia şi poarta pentru toată ţara Poloniei, pentru Rusia, Tartaria şi toată Marea Neagră" spunea acelaş Mahomed.

Şi într'adevăr Turcii n'au instalat paşalâcul în Ungaria decât după ce au căzut cele două cetăţi. Şi este de remarcat că turcii n'au putut stabili niciodată paşalîcul în Ţările române.

Mihai Viteazul (1593—1601) a cucerit Vidinul. Rusciucul şi Nicopoli trecându-şi armata peste Dunăre, cu 1500 de ambarcaţiuni. Scriitorul italian de atunci. Spontini, în relaţiile pe care le scria despre Mihai Viteazul, spunea că ădmiră pe Marele Voevod, atât pentru vitejia sa cât şi pentru că a priceput însemnătatea unei flotile pe Dunăre.

Odată cu întinderea puterii Turceşti, viaţa marinărească românească se stinge, pentrucă toate porturile Mării Negre şi ale Dunării intraseră în stăpânirea Turcilor.

Aceasta a fost pe scurt geneza tradiţiei marinei noastre a cărei zi o serbăm azi.

(Viaţa)

Marina noastră

Şi anul acesta „Sfânta Maria", ocrotitoarea marinarilor şi patroana marinei, a fost sărbătorită cu aceiaşi sobrietate ca în trecut. Situaţia excepţională în care ne aflăm a dictat aceasta. Dar proporţiile sărbătoririi nu au modificat în nici un fel marea importanţă care se acordă marinei în cercurile conducătoare.

Noul regim politic instaurat de Mareşalul Conducător dându-şi seama de locul pe care îl ocupă marina în viaţa naţiunii, nu a precupeţit nici un fel de sacrificii pentru sporirea şi modernizarea ei, aşa ca să se facă faţă, în cele mai bune condiţiuni, apărării coastelor româneşti şi nevoilor mereu sporite a transporturilor. Nu este locul să arătăm aci ce a făcut guvernul pentru marină, este suficient să amintim cititorilor modul cum s'a comportat această marină în războiul sfânt.

Deşi, foarte mică în comparaţie cu cea sovietică, marina noastră a dovedit nu numai o forţă defensivă redutabilă, ci şi o forţă ofensivă de temut. Scufundarea conducătorului de flotilă „Moscova" şi avarierea unui mare distrugător în largul portului Constanţa, a numeroase submarine şi vedete rapide şi a unor ambarcaţiuni. comerciale, sunt atâtea dovezi de bravură şi capacitate a marinarilor români. Un spirit marinăresc de frumoasă şi unică ţinută însufleţeşte această marină.

Este „spiritul Mircea" a bătrânilor noştri lupi de mare.

Se cuvine ca, în aceste puţine rânduri închinate marinei, să aducem prinosul nostru de preţuire şi recunoştinţă şi „Ligii Navale Române", care, fără a dispune de mijloace financiare suficiente, luptă de atâţia ani pentru a apropia pe român de mare.

Interesul pentru marină şi dragostea pentru mare, manifestat de puţin timp de cercuri tot mai mari româneşti se datoreşte, în foarte mare măsură, acţiunei Ligii Navale şi a neobositului ei secretar general, comandorul Aurel Negulescu.

Prin revistă, broşurile de propagandă, concursuri de desemn, demonstraţii sportive, Liga Navală a captivat întreg ţinutul nostru şi a stârnit interes acolo unde se manifestă indiferenţă sau neînţelegere.

Iată de ce când aducem omagiile noastre marinei, nu ne putem abţine de a aduce preţuirea noastră şi sorei ei bune, Liga

(Viaţa)

Străjuitorii apelor

Duminică 15 August marinarii, străjuitorii apelor noastre, şi-au sărbătorit Patronul ales de ei, — Maica Domnului.

Cum?

Prin rugăciuni pentru pomenirea camarazilor căzuţi la datorie alături şi întrecându-se cu camarazii dela uscat şi din aer.

Puţini la număr, săraci în material faţă de inamic, — totuşi şi pe apă ei au făcut dovada de ce poate românul, atunci când ţara este în primejdie.

Astfel ei curăţară Dunărea, ţărmul Basarabiei noastre de toţi năvălitorii; au ferit coasta mării noastre de orice încercare de a o năpădi; au pedepsit cum se cuvine o atare îndrăsneală, — crucişătorul sovietic „Moskova" şi mai multe submarine zac pe fundul mării; au presărat adâncurile cu mărgele ce nu ştiu de şagă, ci sar în aer cu cel ce le-a atins; au deschis zi de zi şi noapte de noapte, drumuri sănătoase navelor noastre ce făceau legătură cu posturile din răsărit.

Şi tot astfel şi-au dat tributul vieţii numeroşi ofiţeri maeştri şi grade inferioare, afundându-se sfârtecaţi în albastrele morminte fără cruce, dar privind cu înflăcărarea ce nu i-a părăsit la pavilionul al cărui tricolor reflectat pe mişcătoarea lespede, le-a servit de linţoliu.

Amintirea lor îndârjeşte şi mai mult pe cei cari luptă azi, până la victoria finală.

(Ziarul ştiinţelor şi al călătoriilor)

GORNISTUL

de Cpt. Z. NEGULESCU

— *Ţrrrrrrr....* ; strigătul strident al soneriei domină câteva clipe sgomotele de pe punte.

— *U-fi-u-fiiiiiii...* răspunde ca un ecou sifleia şefului de cart care-şi chiamă ajutorul, timonierul veşnic *alergător.*

— *„A sunat d-l Comandant, aleargă îndată la cabină!"*

Zdup-zdup-zdup-zdup-zdup, într'un tempo accelerat răsună înfundat treptele scării ce duce la culoarul cabinelor.

O timidă ciocănitură la uşa cabinei celui care după Dumnezeu este singurul stăpân la bord (aşa pretinde o veche zicală franceză).

Alergătorul intră în cabină, şi odată cu ţăcăneala tocurilor zice :

— *„Să trăiţi, Domnule Comandant, ordonaţi !"*

— *„Comunică Domnului Comandant secund, că-l rog să vie la mine !"*

— *„Am înţeles , s'trăiţi !"*

Scara dudue din nou sub paşii precipitaţi ai timonierului care-şi îndeplineşte misiunea cu sufletul la gură.

Comandantul secund tocmai făcea o inspecţie în cazarma tunarilor.

Intrerupe inspecţia şi se prezintă la comandant care în câteva cuvinte i-a comunicat că amiralul comandant al Diviziei va face o inspecţie navei a doua zi.

— *„... Aşa că dragă secundule, mâine la ora 9 când vine Amiralul, totul să fie în regulă. Ştiu că în general ne prezentăm bine dar te rog ai grije dumneata şi de micile detalii necesare în asemenea împrejurări".*

Secundul şi-a adunat ofiţerii ; inspecţia amiralului e subiectul discuţiei ; toţi asigură pe secund că totul e în regulă în compartimentul activităţii fiecăruia.

Dar micile detalii ?

Desigur şi ele sunt importante...

Aspirantul X şi-a amintit un detaliu :

— *„Domnule Comandant Secund, n'avem gornist ; ştiţi că gornistul nostru a intrat în spital de 2 zile şi fără gornist nu se poate, că n'are cine suna onorul când va veni la bord D-l Amiral".*

— *„Bine că mi-ai adus aminte ! Ştiam că Iordache a intrat în spital, dar mi-a raportat chiar azi căpitanul de arme că Baza ne-a trimis un alt gornist ; şi pentrucă văd că te preocupă această chestiune, dă dumneata ordin să vină îndată aici acest domn gornist ca să vedem ce ştie !"*

Peste câteva minute o furtună porneşte dela prova către pupa unde se afla grupul ofiţerilor ; în pas alergător tropăe pe puntea de oţel ţintele dela bocancii unui vlăjgan tuciuriu la faţă ; tocmai când să se oprească în faţa secundului, alunecă şi se întinde pe punte cât e de lung, icnind.

Cu greutate se ridică speriat, îşi potriveşte ţinuta, ia goarna pentru onor şi glăsueşte :

— *„S'trăiţi dom'le comandur, sunt marinarul Ţipă Oaie Haralambie ; ordonaţi !"*

Cei de pe punte abia se mai pot ţine de râs (să te cheme Ţipă-Oaie, să fii gornist şi la prezentare să aluneci pe punte... poţi să nu râzi ?).

— *„Bine măi Ţipă Oaie, ce făcuşi de căzuşi ?"*

— *„Am alunecat dom- comandur, mânca-le-ar relele de ţinte".*

— *„Păi vezi flăcăule ? Să faci bine să-ţi scoţi ţintele dela bocanci, că la bord nu merge... ai văzut cum te trânteşte de punte ? Aici nici un camarad nu are ţinte la bocanci.*

Ei, acuma spune-mi dacă ştii să cânţi cu goarna !

— *„Ştiu s'trăiţi !"*

— *„Toate semnalele ?"*

— *„Toate s'trăiţi, adunarea, masa, stingerea...".*

— *„Da' onorul la general, primirea generalului, ştii să cânţi ?"*

— *„Ştiu dom' comandur.*

— *„Ei, atunci să ştii că mâine o să-l suni când o veni Domnul Amiral la bord. Da' eu zic să facem o probă, aşa ca să fim mai siguri că să nu ne faci de râs, hai !, pune goarna la gură şi cântă-ne onorul generalului.*

Ţipă Oaie Haralambie, stă puţin, se gândeşte, se uită la unul se uită la altul doar o vedea un semn de glumă, apoi resemnându-se îşi potriveşte muştiucul trompetei, umflă pieptul şi suflă cu elan.

Din goarnă ies sunetele rezervate doar generalilor şi amiralilor.

Dela primele note, comandantul secund şi-a dat seama că omul îşi cunoaşte meseria şi pentru a nu alarma şi celelalte nave din port, îi făcu semn să înceteze :

— *„Bine Ţipă Oaie, de-ajuns...".*

Dar Ţipă Oaie suflă înainte... Táa-tatáa-tatáa-tiii...

— *„Gata ! gata !, nu mai e nevoe, văd că ştii...".*

Ţipă Oaie suflă mereu — Táa-tatáa-tatáa-tiii....

— *„Mă ! nu'nţelegi că-i de-ajuns ? Termină odată că m'ai asurzit !"*

Obrajii gornistului pompează mereu în goarnă... Táa-tatatáa-ti. Tá-ti-tá-ta...

Doar ochii se rostogolesc în orbite rugători de par'c'ar vrea să spună ceva şi din mâna stângă face cu disperare un semn negativ.

Insfârşit ultimele sunete se pierd în aer şi goarna pleacă dela gură în timp ce toţi răsuflă uşuraţi.

— *„Ce-ai înebunit camarade ? Ce te-a apucat ? Eu îţi spun să termini şi tu nu vrei să execuţi ? Ce'nseamnă asta ?".*

— *„S'trăiţi dom' comandur, să mă ertaţi, io am vrut să izicut ordinul dumneavoastră, da' io nu pot să mă opresc pân'ce nu termin de sunat tot semnalul... ! Am vrut să vă raportez şi dumneavoastră chestia asta da' nu puteam că eram cu goarna la gură şi n'aveam cum...*

Răspunsul lui Ţipă Oaie Haralambie fu atât de neaşteptat că toată supărarea secundului s'a risipit ca prin farmec şi toţi au râs cu poftă.

* * *

A doua zi Ţipă Oaie a fost la înălţime ; tot portul a răsunat când a sunat el onorul.

O singură teamă avea secundul : nu cumva să-i dea amiralului prin gând să facă semn să înceteze onorul...

Noroc însă că amiralul era meloman şi i-a plăcut să asculte semnalul în întregime căci altfel ar fi fost panică mare... şi poate că numai ieşea bine nici inspecţia !...

Marinarilor morți

Voi marinari, primiți recunoștința
Pe care țara trebui să v'o poarte.
Nu v'ați temut nici când de neagra moarte
Și'n ghiara ei v'ați dăruit ființa.

Fii de țărani sau orășeni cu carte,
Nu v'a speriat tristețea, suferința
Aveați un țel cu toții: Biruința
Și nu v'au fost speranțele deșarte.

Cu ochii ațintiți pe'ntinse ape,
Voi ați veghiat ca nimeni să nu scape
Primejduind un colț din glia țării.

Și'n ploile de gloanțe și obuze
Voi ați pierit cu zâmbetul pe buze,
Imbrățișați de valurile mării.

JEAN SCHAFHÜTL

Erou

Când au sunat lung clopotele'n noapte,
Vestind că s'a pornit din nou urgia,
Ți-ai părăsit și casa și moșia
Și lanul tău iubit cu grâne coapte.

Ți-ai dovedit în lupte vitejia,
Iar numai moartea te-a oprit din fapte
Și'n clipa morții ai rostit în șoapte,
Cu glasul stins: „Trăiască România"!

Cu astfel de eroi străvechea glie
A reușit să se păstreze tare
Și ne învinsă'n vremuri de urgie.

Și de sunt rupte sfintele hotare,
Cu astfel de viteji, asemeni ție,
Vom făuri o Românie Mare!

JEAN SCHAFHÜTL

Corăbiei

Frumoasă corabie care m'ai adus aci,
Legănată de-alungul coastelor ioniene,
piciorul meu sare acum pe prund
și te părăsesc în voia strălucitoarelor valuri.

Tu te vei întoarce în țara unde fecioara
este prietena Nimfelor. Nu uita să le mulțumești
acestor nevăzute sfătuitoare și du-le, ofrandă
această ramură pe care mâinile mele
au cules-o...

Corabie, dragă, tu, ai fost odinioară pin
în vârful înalților munți... vântul
îți agita ramurile și legăna pasările care
se odihneau pe ele...

Tot vântul te mână astăzi și te duce, încet
spre port, corabie neagră escortată de
delfini în voia mării binevoitoare...

p. conf. MIRCEA IONESCU

Pastel Dunărean

Din neguri soarele s'aprinde
Și razele îl port pe maluri,
Un vas de pasageri pornește
Făcând rondoul peste valuri.

Sirena șuieră în zare
Sbucnesc mașinile în sbaturi,
Valul bate în carcasă,
Vântul suflă dinspre larguri.

Incet, încet, lunecă'n ape
O lebădă spre alte zări,
Lăsând în lume, mici regrete
Speranțe, lacrămi, frământări.

Pe maluri holdele, fășii de ștofă
Ridică râsul lor în soare,
Un minuscul sătean pe glie
Își trage plugul pe ogoare.

O barcă joacă în lumină
Sbătându-se'n-apa-adâncă.
Un ins s'apleacă peste rame
Și-și duce umbra lui de muncă.

In razele răsfrânte'n apă
Un năvodar își trage plasa,
E un tablou din altă lume:
Un ins, ce și-a făcut din ape casa.

Un pelican, ce dormitează
Stând rezemat pe un picior,
A tresărit din somnolență
Și ne privește'ntrebător.

E un confrate mai de seamă
Ce s'a sculat mai de cu zor?
Filosofează el în taină
Și lasă'n jos celalt picior.

Dar din ostrovul dela vale
Se'nalță o rață și-un cocor,
Și-atuncia pelicanul nostru
A înțeles că-i un... vapor.

Greoi își mișcă-atuncea pașii
Spre a undelor cărare,
Lin se lasă'n valul apei
Ca un mic semn de sfidare.

„Voi nu sunteți de pe-aicea
Nu aveți nimic cu valul,
Nu-i știți muzica, poemul
Nu-i știți cântecul și malul.

Nu știți taina ce'nfrățește
Apă, păsări, pești și om,
Nu știți dorul ce ne leagă
De al valului atom?"

Și'ndesându-se'n ostrovul
Ce-l chiema la poezie,
Pelicanu'ntoarse ciocul
Plin de-a Deltei nostalgie.

Serg. ION PLOPU

CĂRȚI ȘI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

■ CUVANTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI (nr. 129/1943) a publicat un articol **„Praznicul marinei române"** şi un clişeu intitulat SFÂNTA MARIA, ZIUA MARINEI ROMÂNE, în care apare un marinar, la roata cârmei vaporului, pe care o mânueşte peste valurile furtunoase sub ocrotirea Sfintei Fecioare Maria. Această foae „Cuvântul Mareşalului" e o excelentă publicaţiune pentru săteni. O urmărim şi am însemnat-o, în recenziile revistei noastre, totdeauna. Şi în n-rul 130 a apărut articolul SĂRBĂTOAREA MARINEI, cu o ilustraţiune, în care sunt descrise vitejiile bravei noastre marine. Felicităm direcţiunea şi îi mulţumim că înseamnă şi articole pentru brava noastră marină, care merită, pentru faptele ei, tot atâta cât merită şi faptele armatelor noastre terestre şi aeriene.

■ CAILE DE COMUNICAŢIE, TERESTRE ŞI FLUVIALE ROMANEŞTI. Revista „Relazioni Interationali" publică, sub acest titlu, un articol în care pune în lumină efortul ce-l face România de a-şi înmulţi arterele de legătură cu Transilvania, străbătând Carpaţii, pentru a răspunde necesităţilor unor cât mai bune comunicaţii între toate provinciile româneşti. Cunoscuta revistă săptămânală italiană de politică externă scrie: „Regularitatea şi siguranţa transporturilor rutiere şi feroviare peste Carpaţi, munţi care rămân coloana vertebrală a României, constituesc o chezăşie a viitoarei desvoltări economice a tuturor provinciilor româneşti".

■ ALMANACCO NAVALE, 1943-XXI, apărut sub îngrijirea ministerului marinei italiene. Deşi în plin război, dar în consideraţia succesului obţinut de cele şase ediţii, d. **Ubaldo** degli **Uberti** a dat la iveală ediţia VII-a a almanachului pe 1943. In 800 de pagini, pe hârtie velină, cu ilustraţiuni bogate şi planşe în culori, acest almanah este oglinda fidelă a situaţiei tuturor marinelor de război din lume. Almanahul se încheie cu un excelent articol asupra marinei de comerţ în război, datorit d-lui **Pino Portini** şi o listă a navelor comerciale şi sportive italiene. Almanahul, ca aranjare, diferă mult de cele similare tipărite în alte ţări despre marină.

■ RAZBOI DE CRUAZIERĂ, o lucrare interesantă semnată **Caius C. Brediceanu** (tip. Vestemean, Sibiu) vine să ne pună la curent cu acest subiect, cu o mulţime de exemple desprinse din operaţiunile precedentului război mondial. Textul e îmbogăţit cu frumoase ilustraţiuni. E o carte care merită să fie citită. Lectorul va găsi descripţii şi episoade care-l vor câştiga, în atenţiune şi captivare dela prima filă şi până la capăt. Autorul are un stil istoric-descriptiv. Sunt fazele războiului naval redate cronologic şi cu date întemeiate pe documentaţii. E o lectură, în primul loc, îndreptată către marinari; dar aş sfătui ca să fie citită şi de oricare alţi intelectuali. Nu vor regreta niciunul; dimpotrivă. Iată tabla de materii, spre a se convinge doritorii unei astfel de cărţi, că se află în faţă cu o lucrare instructivă şi interesantă: S. M. S. **Karlsruhe, Crucişetoarele auxiliare** în războiul de cruazieră, **Escadra de crucişetoare:** peste Pacific, la Tahiti, Coronel, Ultimul drum al amiralului Spee, Falkland, spre Patrie; S. M. S. **Emden,** O călătorie fantastică; S. M. S. **Königsberg; Ultimul corsar.**

■ GENERALUL CHRISTIAN TELL se intitulează biografia pe care cunoscutul scriitor, d-l **general Ion Anastasiu** o consacră înaintaşului armatei noastre, care a adus atâtea mari servicii ţării. E o scurtă prezentare, în care cititorul va vedea cine a fost acest mare om şi român, care a jucat un desăvârşit rol în desvoltarea României în secolul trecut. **Omul de bronz** i-au spus contemporanii. Şi aşa a şi fost, în întreaga lui viaţă, şi prin acest caracter de bronz a lucrat el pentru ţară.

■ Citim în buna revistă RADIO-ROMANIA (nr. 134/1943) următoarea recenzie: AL. BILCIURESCU: **I. Gr. Perieţeanu, poet al mării.** „In ciclurile anuale de conferinţe, ţinute sub auspiciile „Ligii Navale Române", cunoscutul scriitor **Al. Bilciurescu** a vorbit, anul trecut, despre **„I. Gr. Perieţeanu, poet al mării".** Personalitatea celui evocat în conferinţa d-lui Al. Bilciurescu este prea cunoscută, dar calităţile literare ale conferinţei au determinat scoaterea ei în volum. Eleganta broşură, editată de **„Liga Navală Română",** ne înfăţişează o latură a activităţii d-lui I. Gr. Perieţeanu: aceea de poet al mării. D-l Al. Bilciurescu, după ce face, mai întâi, în introducere, elogiul Thalassei, vorbind de scriitorii români care au cântat marea, se ocupă de poeziile d-lui Perieţeanu. Mai mult descriptivă decât lirică, de natură esenţialmente parnasiană, poezia d-lui Perieţeanu şi-a comprimat elanul în factura fixă — şi uneori ingrată a sonetului. **„Călător romantic", „vagabond sentimental"** — cum îi spune d. Bilciurescu-maestrul Perieţeanu, nefăcând parte din tagma turiştilor grăbiţi, a ştiut să vadă şi să observe că opera d-sale e **„străbătută de un fermecător joc de lumini şi de accente pure, în care închide maiestuoasa fizionomie a decorurilor evocate".** Despre opera marină a maestrului Perieţeanu nu putea să scrie cu atâta dragoste şi înţelegere decât un alt poet, decât Al. Bilciurescu, el însuşi delicat cizelator de poezii marine, al cărui valoros volum **„Thalassa"** a fost distins, anul trecut, de „Academia Română", cu premiul Adamachi."

■ DUNĂREA NOASTRĂ se intitulează reportajul semnat Mugur Mardan, publicat în buna revistă „VREMEA" (nr. 711, anul XV, 1943), pentru care mulţumim direcţiunii revistei (director: Vladimir Donescu) şi autorului că s'au gândit, ca şi noi, că în afara frumoşilor munţi, cu bogăţii de preţ, mai avem şi ape, care aduc venituri bune, între care prenumărăm Dunărea şi Marea Neagră, să ne trăiască deapururea alături de destinul României eterne. Autorul face o călătorie dealungul Dunării, ne invită şi pe noi să-l însoţim pe miscătoarele cute ale apei, cu aspecte splendide, în răsărituri şi apusuri de soare, şi ne duce prin porturi riverane aşezate dealungul ambelor maluri; vedem oraşe de acum, dar şi cele locuri din vechimea depărtată, în care istoria le-a reîmprospătat. Mergem cu d. Mugur Mardan, şi-l însoţim cu emoţiune, pretutindeni, dela gura râului **Nera,** unde intră Dunărea în ţara noastră, trecem pela **Baziaş,** pe lângă Golubacul (sârbesc), admirăm **Cazanele** şi **Porţile-de-Fier, Orşova,** iar aci e şi insula **Ada-Kaleh, Vârciorova,** apoi **Turnu-Severin,** unde deabia se văd ruinele **podului lui Traian;** trecem pe lângă insule, ca să ajungem la **Calafatul** nostru şi la **Vidinul** vecinilor noştri; iată şi **Corabia,** apoi **Nicopole** şi **Şiştovul** dela dreapta; **Turnu-Măgurele, Zimnicea, Giurgiu,** dar şi **Ruşciucul** de peste drum, unde se intenţionează să se dureze un pod româno-bulgar; întâlnim **Călăraşii, Silistra, Cerna-Voda,** cu renumitul pod al regelui Carol I; **Hârşova** apoi **Brăila** şi **Galaţii,** marile porturi dunărene, de unde începe Dunărea maritimă; vine Isaccea, apoi **Delta,** dela **Tulcea** la **Sf. Gheorghe, Sulina, Vâlcov, Chilia.** Toate numirile înşiruindu-le, aci, îmi trec pe dinaintea ochilor, cu Istoria şi Geografia veche şi nouă a Românilor, până ajung la terminus îmi vibrează sufletul de plăcută emoţiune, pe care o împrumut cititorului nostru, acum, când mă despart la Sulina unde este **„adevărat hotar de lumi, — colţ de Deltă, cum este ţărm de mare şi cum e fărâmă de nimicnicie în mijlocul celor două minuni** — MARE şi DELTĂ — **şi aşezare omenească somnoroasă, cu trecut de amintiri, şi cu straje de tunuri spre primejdii de dincolo de întinsul mării, aici ,la împlinirea de destin a Dunării mari şi româneşti".** (citaţii din articolul „Dunărea noastră" al d-lui Mugur Mardan).

■ GAZETA MILITARĂ nr. 87 are următorul sumar: **Aniversarea promoţiei de ofiţeri 1923,** de maior Ioan V. Gervescu; **Sărbătoarea marinei române** de v. amiral I. Bălănescu; **V'am răzbunat domnule căpitan,** de Ion Băleanu; **Un portret: marinarul italian** de Rudolf Sundermann; **Urâtă hartă are ţara mea** (poezie) de. D. Iov; **Pe întrecere,** de general Virgil Economu; **Tancuri şi avioane**

amfibii, de lt. col. Justin I. Stancovschi; **Ideologia lui Petre P. Carp; Idei, fapte, oameni,** cronica de Scarlat Preajbă, în care se omagiază **mareşalul-conducător Ion Antonescu;** apoi sunt recenzate cărţi şi reviste; e reprodusă **poezia Inainte** de Nicolae Iorga; iar despre noul volum SVONUL ANILOR, ediţie definitivă a versurilor poetului I. Gr. Perieţeanu, citim următoarele rânduri:

SVONUL ANILOR se intitulează ultimul volum apărut, în ediţie definitivă, al poetului **I. Gr. Perieţeanu** (editura Socec et Co., Bucureşti). Ne aflăm în faţa a o mulţime de opere, de diverse naturi, între cari semnalăm pe cele juridice, politico-sociale, literare originale şi literare traduceri. Literatura îi este cea mai apropiată pasiune a sensibilităţii şi temperamentului său, care-l evidenţiază pe d. I. Gr. Perieţeanu între cei mai buni ai noştri poeţi din acest veac. Pe vremuri a fost şi epigramist, după cum îl ştim în volumul intitulat **„Urzici"** (apărut în 1910), dar şi astăzi îl citim, când şi când, în revista **„Epigrame"** (de sub direcţiunea d-lui Virgiliu Slăvescu); are o predilecţie deosebită pentru poeme în sonete, cum îl întâlnim în **„Glasul apelor",** operă premiată de Academia Română (1932), în **„Escale"** (1934), în **„Italice"** (1937), în **„Sonnets"** (versiune franceză de Victor Filotti, 1938); şi acum, în multe din **„Svonul anilor",** ultima operă a maestrului stihuitor. Citindu-l şi recitindu-l, pe acest subtil poet, suntem fermecaţi de ritmul muzical, de rima bogată, de imagini originale şi de limba curată, calităţi care încântă şi subjugă, întâlnite la fiecare pagină. Făgăduim să revenim asupra ultimei opere a maestrului **I. Gr. Perieţeanu.**

■ De obiceiu, numai operaţiunile armatelor de uscat, la noi, sunt trecute în comunicatele oficiale; iar ale marinei Regale române sunt ţinute în secret. Cu mult mai târziu aceste operaţiuni pot fi cunoscute. Iată câteva din aceste operaţiuni:

Escadrila noastră de submarine a executat, în primele zile ale războiului, în repetate rânduri, importante misiuni operative prin incursiuni în apele inamice, până în radele porturilor sovietice depe coastele Crimeei şi ale Caucazului până la Batum, în acele zile ale anului 1941, când nu numai Sevastopolul, dar nici măcar Odesa nu erau cucerite, când armatele sovietice erau pentru mica noastră flotă, fapte de extraordinară îndrăzneală. Un comandant de distrugător românesc „în cursul a 43 operaţiuni de război, străbătând 13.700 mile prin zone infectate de mine şi supravegheate de inamic, a reuşit, prin sângele său rece şi dispreţul de moarte, să respingă 11 atacuri submarine ale inamicului".

Actualul război nu e purtat numai pe uscatul a patru continente, ci e dus, şi pe mările cu care, prin Marea Neagră, noi înşine comunicăm, ca, de pildă, Marea Mediterană. Din Inaltul Decret Regal, apărut la 15 Martie 1943, în toată presa românească, s'a putut afla că marina română contribue şi la ducerea războiului în Marea Mediterană. Prin acel decret, comandantul unui grup de nave româneşti a fost decorat cu „Mihai Viteazul": pentru curajul deosebit, bravura şi competinţa cu care a acţionat escadrila sa pe timpul operaţiunilor contra Rusiei Sovietice. In noaptea de 16 Octombrie 1942, în cursul unui impetuos atac de submarine, a reuşit să restabilească situaţia, să-şi salveze vasele şi să atingă obiectivul fixat. A executat 30 operaţiuni de război, reuşind, întotdeauna, să dejoace manevrele adversarului şi să-şi îndeplinească misiunea. Străbătând, cu escadrila sa, 11.000 mile marine, prin zone nesigure şi sub supravegherea submarinelor şi aviaţiei inamice, a protejat numeroase vase de transport destinate Crimeei şi Mării Mediterane, contribuind astfel la succesele obţinute în luptele dela Donet, Kerci, Sevastopol şi ducerea războiului în Marea Mediterană".

Chiar cele mai mici dintre navele noastre şi-au dat contribuţia de fapte, iar unele dintre ele şi de jertfă.

Lt-comandorul, post mortem, Filip C. Nicolae a fost decorat cu „Mihai Viteazul": „pentru curajul şi devotamentul deosebit cu care şi-a îndeplinit funcţia de comandant al grupului de dragaj uşor, curăţind de mine apele noastre pentru a creia, drum sigur navelor române şi aliate. „In momentele grele când armatele aliate aveau nevoe de carburanţi pentru luptele depe frontul de est, a intrat cu dragoarele sale în câmpurile de mine inamice, pentru a creia drum navelor de transport, căzând la datorie cu două din micile lui dragoare". (Note extrase dintr'un reportaj publicat în ziarul „Viaţa" de C. Cristobald, reporter de război S. M. P., pe frontul Mării Negre).

■ BULETIN INFORMATIV AL TRANSPORTURILOR **pe apă şi uscat** (oficiul de studii al ministerului comunicaţiilor). In ultimul număr 78, anul IV, citim: **Organizarea uniformă a administraţiei porturilor din Turcia** (traducere); **Navigaţie maritimă** în Anglia, Australia, Suedia, Turcia; **Navigaţia fluvială** în Ungaria. Din ultimul articol, citat, aflăm că e vorba de importanţa navigaţiei pe Dunăre, în parcurs prin Ungaria, care sufere concurenţa căilor ferate, a parcului restrâns de vase şi a porturilor neamenajate încă; evidenţiază nevoia canalurilor Dunărea-Elba, Dunărea-Oder, şi Dunărea-Rhin. In nr. 79 avem: **Traficul de coletărie pe Dunăre** (traducere) şi despre **navigaţia maritimă** din Anglia, Bulgaria, Japonia, Spania şi Turcia. La rubrica **diverse** citim studiul despre **problema concurenţei dintre avion, cale ferată şi navigaţie în U. S. A.,** din care reiese ieftinătatea transporturilor pe ape.

■ BULETINUL POLITEHNICEI DIN BUCUREŞTI, anul XIII, nr. 3—4, conţine studii din geometrie, mecanică, mecanica fluidelor, rezistenţa materialelor, chimia fizică, chimia coloidală, chimia analitică, stratigrafie, tectonică, silvicultură, dendrologie, botanica sistematică, anatomia morfologică, electrotehnica, centralele hidroelectrice, maşinile electrice, radio-electricitatea, balistica. Aceste studii, interesante pentru specialişti, sunt scrise în limbile franceză şi germană. La sfârşitul revistei este publicată şi tabla de materii a buletinului apărut în anul 1942, XIII, nr. 1—2.

■ BULETIN DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE AL ROMANIEI (anul II; Bucureşti) cuprinde bune articole şi informaţiuni privitoare la meşteşugul pescăritului la noi, din care pot trage foloase oricine, fie cei de meserie, fie chiar simpli amatori.

■ BULETINUL PISCICULTURII ROMANEŞTI (nr. 6, 1943) aparţine asociaţiei piscicultorilor din România, în care se publică articole de specialitate. In acest număr aflăm exploatarea pescăriilor noastre în anul 1942.

■ ARHIVELE OLTENIEI e un buletin care apare la Craiova sub grijea profesorului C. D. Fortunescu, al cărui director este. Apare de 21 ani. Avem, în numărul ultim, un foarte interesant material unde întâlnim nume cunoscute în asemenea publicistică: Marcel Romanescu, C. D. Fortunescu, Gh. Bezviconi, D. Tudor, D. Berciu, Mircea Tomescu, Ion Mihăescu, Ion I. Vlădăianu, I. Popescu-Cilieni, I. Brătulescu, I. M. Neda, V. Antoniu, Ion Donat, Em. Săvoiu, Ilie Chiriţă, pr. T. Bălăşel, I. Ionaşcu, Gh. Duzinchevici, P. G. Ciauşanu, Şt. St. Tuţescu, I. N. Popescu, I. Lungulescu, Aurelian Tita, d-na Ana dr. Culcer, V. Popa-Măceşanu, Radu Gyr, Dem. Basarabescu, M. D. Ioanid, P. A. Butucea, Mih. St. Cioroiu, Liviu Pop-Marţian, M. Th. Carada. Iată o publicaţiune care e bine să nu lipsească din biblioteca niciunui cărturar, care ţine să fie la curent cu ceeace înseamnă cultură, artă, istorie şi folclor, din trecut şi la ora actuală.

■ BULETINUL ASOCIAŢIEI GENERALE A INGINERILOR DIN ROMANIA (A.G.I.R.) în n-rul 4, anul XXV, e publicat **anuarul cu lista de experţi a A.G.I.R.-ului pe 1943,** în ordinea alfabetică a celor 4.000 ingineri diplomaţi cu repertoriu pe localităţi, statutul A.G.I.R. şi diverse regulamente al acestei asociaţiuni cu date retrospective pe primii 25 din ai vieţii A.G.I.R. Acest buletin, n-rul 4, e redactat de inginerul Octav Păduraru.

■ MUNCITORUL ROMÂN. N-rul 3, 1943 este în întregime scris pentru cunoaşterea stărilor de lucruri din Rusia sovietică, astfel avem articolele: **Temeiurile sfinte ale războiului contra bolşevismului; Constituţia lui Stalin; Soarta intelectualului şi a culturii** în U.R.S.S.; **Diplomaţia sovietică; Justiţia lor; Acţiunea revoluţionară a iudeo-comunismului; Proprietatea rurală în U.R.S.S. Un centru sovietic; Familia şi copilul la bolşevici; Muncitorul în Rusia sovietică; De ce au căutat bolşevicii să distrugă biserica; Desumanizarea Rusiei; Copiii Rusiei; Crimele G.P.U.-ului.**

■ Nu citisem cam de mult BULETINUL PREGATIRII PREMILITARE ŞI EXTRAŞCOLARE — nu înţelegem de ce nu ă mai

apărut în ultima vreme — când iată-l, la n-rul 1-2, al anului IX, unde găsim, articole de specialitate ce ţine de subsecretariatul de Stat al educaţiei extraşcolare, la care e ataşată şi instrucţia premilitară — preocupări pendinte de d. general Victor Iliescu. D. general Iliescu, în fruntea buletinului aduce mulţumiri colaboratorilor care l-au ajutat la opera educaţiei tineretului, la împlinirea unui an, culminând prin înfăţişarea a două mari manifestaţiuni prezentate publicului în faţa domnului MAREŞAL CONDUCĂTOR ANTONESCU, constând dintr'o producţie demonstrativă a ramurilor educaţiei fizice, culturale, religioase, artistice şi practice şi o expoziţie, cu ateliere, în care s'au văzut organizarea, efectivele, unităţile şi specialităţile practice de tineri (băeţi şi fete). Producţia, pe teren, a întrunit 5.000 tineri premilitari şi extraşcolari (de ambe sexe) spre a se învedera ordinea şi disciplina exerciţiilor fizice. EXPOZIŢIA, prin ateliere, s'a prezentat pe secţii de croitorie, bucătărie, broderii, ţesut, cusături, împletituri, tâmplărie, cismărie, legătorie de cărţi, tinichigerie, aeromodelism şi reparaţii electrice. D. general Victor Iliescu face mărturisirea: „s'a constatat, prin aceste rezultate, că începutul activităţii noastre este îmbucurător şi că ne găsim pe drumul cel bun şi prielnic desvoltării noastre ulterioare". Apoi d. colonel St. Corciu recomandă tineretului muncă, cinste, demnitate, punctualitate, ordine, legalitate şi disciplină care, practicate în cadrul unităţii şi al societăţii româneşti, vor duce la regenerarea naţiunii noastre. Urmează o seamă de GÂNDURI ale marelui dascăl Nicolae Iorga pe care le reproducem prin înţelepciunea lor: Pământul are preţul morţilor ce s'au coborît în el. Intre frânturile unui neam, cultura poate statornici acele legături ce nu se văd şi nu se pot împăca. Veselia omului e ca mirosul florilor: ea nu se înalţă din suflete veştede. Sufletele tari nu sunt cele răzimate pe multe proptele, ci acelea care stau numai pe temelia lor. O faptă rea se bucură de mai multă luare aminte decât o viaţă întreagă de fapte bune. Râzi de ce înţelegi prea bine, dar şi de ce nu înţelegi deloc. In societatea modernă, se câştigă banii numai prin bani. Prin muncă se câştigă numai pâinea. A şti carte nu însemnează a şti înţelepciune. Copiii învaţă bunătatea dela natură, iar răutatea dela oameni. Ţi-i mai ruşine să întrebi pe altul, decât să nu ştii. Să înveţi pentru tine, dar să ştii pentru toţi.

Buletinul nr. 3—4 cuprinde articole semnate de d-nii colonel St. Corciu (secretar general), prof. I. Bratu (consilier), Sebastian Popovici, Victor Ion Popa, G. Chirvăsuţă, general B. Alinescu, Codin Negulescu, G. Sbârcea etc. Sunt studii şi observaţiuni relative la o cât mai bună şi rodnică îndrumare a educaţiei tineretului român premilitar şi extraşcolar. Buletinul se încheie cu publicaţiuni oficiale; conţine şi recenzii.

■ Citim în GAZETA TRANSILVANIEI (nr. 65, anul 106) următorul poem:

Cântec de bunăvestire

Transilvanie, la porţile însingurărilor tale
Cât vom mai aştepta cu sufletele strânse în chingi de tăcere şi jale,
Cât vom mai privi zările strâmbe cu ochii deschişi-sângerânzi,
Cât vom mai tânji după izbăvire — însetoşaţi şi flămânzi?
Ce puteri diavoleşti, ce revărsări gâlgâinde de lavă
Ar putea ştirbi numelui tău, inelele de Dumnezeire şi slavă?
Ce vânturi pornite năpraznic ar putea să ne smulgă, să ne vânture,
[să ne piardă,
Ce mări de foc clocotinde ar fi în stare dreptăţile tale de două
[ori milenare să le ardă?

Transilvanie, Transilvanie,
Nume de Maică a'ndurărilor, slovă şi vers de cazanie,
Până când vor mucezi fluerele cu doinele amorţite în şerpare,
Până când cu teamă ne-om pleca pentru tine să ne'nchinăm la altare
Aşteptând, cu sufletul, la gură alte rânduieli şi alte sfârşituri,
Când pentru tine ne risipim la margini de lume şi răsărituri
Şi ne prăpădim feciorii fără scrâşnet, fără zâmbet, fără ură,
Svârliţi ca şi grăunţele să încolţească pentru tine'n altă arătură.
Cât vom mai întreba, fără de niciun răspuns, la porţi de tăcere — cât?
Cât ne-o mai strânge aşteptarea ca o funie udă de gât?
Transilvanie, Transilvanie,
Nume de Maică a'ndurărilor, slovă şi vers de cazanie,
Astăzi, venim şi plecaţi în rugă, rostimu-ţi cucernici litanie:
Noi nu te-am uitat Transilvanie, noi nu te-am uitat Transilvanie
Nu te-au uitat nici pietrele, nici apele, nici pădurile,
Pentru tine ni-s gândurile multe ca iarba şi scânteinde ca săcurile;
Pentru tine, pentru numele tău de biblic Ierusalim,
Ne închinăm la icoane, râdem, plângem, suduim,
Pentru izbăvirea ta, zilele câte ne-au mai rămas
Le măcinăm, ca grăunţele în moară, ceas de ceas.
Nu-ţi pregătim tunuri, nu-ţi făurim arme,
Nici păsări şi cai de oţel ce-ar putea veşnicia s'o darme.
Pentru marele şi apropiatul praznic la care ne-om înfrupta cu
[ochii, cu visul, cu gura,
Adunăm, în noi, să crească înaltă şi colţuroasă, cât stâncile, ura,
Şi vom porni cu morţii, cu munţii, să ducem istoria mai departe
Acolo unde-i tinereţe fără bătrâneţe şi viaţă fără de moarte.
Transilvanie, Transilvanie,
Nume de Maică a'ndurărilor, slovă şi vers de cazanie,
Infloreşte-ţi câmpurile, trezeşte-ţi morţii să ne-asculte de pretutin-
[denea pasul,
Tu n'auzi cu limbă de foc şi pârjol cum s'apropie, ca Vidma din
[poveste, ceasul,
Tu nu vezi feciorii cum trec prin legende, prin mituri, scriindu-ţi
[pentru **mâne** cazanie?
Bucură-te cer, bucură-te pământ — bucură-te minunea minunilor
[noastre,
Transilvanie!

LUCIAN VALEA

■ ROMANIA AERIANĂ, anul XVII, nr. 7 a fost închinat de ziua aviaţiei, cu autografe, articole şi impresiuni scrise de M. S. Regele Mihai I, domnul mareşal-conducător Ion Antonescu, P.S.S.S. Patriarhul Nicodim, domnii prof. Mihai Antonescu, general Gh. Jienescu, baron von Killinger, Renato Bova Scoppa, Kiyofhi Tsutsui, Eduard Palin, dr. Ivan Milecz, dr. Branke Benzon, Don José Rojas y Moreno, conte de Casa-Rojas; generalii C. Z. Vasiliu, C. Constantin, Ion Răşcanu, Cristache Popescu, T. C. Orezeanu, Gerstenberg (general-maior), Gh. Vasiliu (aviat.), C. Michailescu (g-l prof. dr.), G. Negrescu (aviat.), Victor C. Anastasiu (g-l dr.), prof. I. Simionescu, prof. Al. Marcu, ing. P. I. Carp, C. Argetoianu, ing. N. Caranfil, prof. Victor Vâlcovici, prof. Nichifor Crainic, Cesare de Porto, prof. dr. G. Pamfil, Giuseppe Sabbarese, T. Shimanuky, Juan Manuel dela Aldea, comandor Andrei Popovici (aviat.), med. g-l dr. I. Bălănescu, Mihail Negru, Nadia Russo, ing. Al. C. Vissarion, Ion Valeriu Popa, ing. A. Heilmann, Alex. Zecu, ing. Ştefan Andrei.

Nr. 8 are articole despre aviaţia de transport, inginerul Lascu, inginerul Zamfirescu, bombardierul „Liberator", inventatorul Brumărescu, sborul fără motor, jertfa voluntară, cuvinte despre Traian Vuia.

■ REVISTA AERONAUTICEI (organ al subsecretariatului de stat al aerului) nr. 7—8 conţine articole de specialitate; se începe cu **Ziua aviaţiei,** care a avut loc acest an şi se continuă cu studii despre avion, bombardamente aeriene, problemele balistice, pilotaj, paraşute şi **nave portavion,** din care aflăm chestiuni despre istorie, construcţii, desvoltarea acestor nave în Anglia, în Statele-Unite americane şi în Japonia.

■ ARIPI ROMÂNEŞTI (anul II), director comandor aviat. Al. Demetrescu, e o bună revistă; n-rul 44—45, e închinat patronului sburătorilor români, de **ziua aviaţiei** a.c., în care găsim articole somnate de I.P.S.S. Patriarhul Nicodim, general de escadră aviat. Gh. Jienescu, ministrul subsecretar de stat al aeronauticei, Const. Argeşanu, Romulus Seişanu, Dem. Ben. Cârâc, Ion Băleanu, căpit. av. I. Profir, căpit. av. Pătru M. Mircea. Citâm câteva versuri din „Litanie pentru cei pierduţi în aer", potrivite şi pentru cei pierduţi în valurile mărilor:

„Ingere, îngere,
Trup dat de sângere,
Mântue-l îngere,

In'naltul zărilor
In largul mărilor,
In drumul norilor
In drum de frângere
. . . . . .
„Ingere,
Vânturile potoleşte-le departe,
Apele adoarme-le'n adâncul lor,
Dă odihnă turburării norilor:
Urne care poartă'n abur trupuri moarte".

(Versuri de Const. Argeşanu).

A intrat, de curând, în anul III dela apariţie (dela nr. 46): îi urăm succes şi mulţi ani înainte. Aflăm numele echipei de colaboratori ai revistei şi activitatea acestora.

■ ROMANIA MILITARĂ, revistă generală lunară (nr. 6—7, anul LXXX) are un interesant cuprins din care citãm: **Doi ani de luptă împotriva Rusiei bolşevice** (red.); **Constatări şi învăţăminte din războiu,** de căp. Gr. Mastacan; **generalul Alex. Gorsky,** (red.); **darea de seamă a activităţii revistei** „România militară" pe 1942 şi planul de activitate pe 1942 (red.) Spicuim din această dare de seamă, pe 1942, părţile ce ne privesc: ca reprezentant al marinei, în comitetul de direcţie al revistei, a fost d. amiral Georgescu; s'a propus modificarea statutului revistei (parţial), comitetul a aprobat modificarea; la art. 5 se prevede, la scopul revistei, să se publice şi studii despre **marină,** privitoare la învăţămintele trase din trecutele războae şi cel actual; ne bucură faptul că în comitetul de redacţie al revistei face parte şi d. căp. comandor Alex. Dumbravă; ar fi de dorit să se publice ceva mai multe articole relative la marină; între revistele româneşti, primite de „România militară", e şi „MAREA NOASTRĂ", dar ne-am exprima dorinţa ca să se recenzeze şi articolele ce apar în revista noastră, precum facem noi cu revista „România militară"; vedem că se înregistrează şi revista germană „Marine Runsschau"; am vrea ca buna revistă „România militară" să fie trimeasă şi la biblioteca „Ligii Navale Române", regulat, pe viitor; s'a luat act, cu satisfacţie, din planul de activitate pe anul 1943, că vor fi desvoltate şi subiecte cu caracter marinăresc, precum sunt notate (la punctele 5 şi 8 pag. 150) despre **marina în actualul război.** Nădăjduim că semnalările de faţă, cu privire la marină, vor fi luate în seamă de „România militară".

■ A apărut în editura „Monitorul Oficial", INSTRUCŢIUNI PENTRU ASISTENŢA ŞI OCROTIREA INVALIZILOR, ORFANILOR ŞI VĂDUVELOR DE RĂZBOI, publicate în „Monitorul Oficial" nr. 250, p. I, din 25.X.1942 (imprimeria centrală, 1942, Bucureşti, nr. 545, lei 20).

■ NEAMUL NOSTRU, mare săptămânal românesc de sub direcţiunea d-lui N. Georgescu (Bucureşti) publică interesante articole; în n-rul 24 citim **„Poporul român îşi apără pământul şi drepturile",** amintiri ale d-lui Suphy Tanrioer, ambasadorul Turciei în România; despre **personalitatea lui N. Iorga;** despre **generalul Ion Dragalina;** descrierea văii Mureşului; descrierea unor peisagii dobrogene; apoi despre submarine germane în Marea Neagră. In n-rul 27 citim despre **mareşalul Const. Prezan,** de C. Nicolau-Stroeşti şi despre **Poziţia Turciei** faţă de Rusia (traducere după „Le mois suisse").

■ Buna revistă NATURA (nr. 7—8, anul XXXII, 1943) conţine interesante articole şi informaţiuni ştiinţifice de popularizare din care citãm: **Natura şi literatura,** de prof. I. Simionescu; **Lucrări ştiinţifice ale Românilor în străinătate; Aşezări dispărute în Dealul Mare** dealungul Siretului, de prof. Victor Tufescu; despre **profesorul Ioan Borcea** (comemorare), de dr. S. Cărăuşu; **Aparate optice româneşti** (cu ilustraţiuni), de ing. Victor Streit şi ing. Const. Mihăilescu; **Note: ce este un uragan; 10.000 de ani astronomie; ora Europei centrale introdusă acum 50 de ani; conferenţiari români în străinătate; structura lichidelor; cu avionul în soare; expediţie argentiniană în regiunile antarctice;** bibliografie; cărţi şi reviste. Ni se semnalează şi revista **„Marea Noastră",** pentru care mulţumim; dar am dori să ni se publice şi tabla de materii a revistei noastre, precum facem noi, acum, cu „Natura".

■ Revista ANTIGAZ (nr. 7-8) conţine studii de specialitate, interesante, relative la **ventilarea adăposturilor,** protecţia **populaţiei civile** şi despre **blindaje.** La **bibliografie** este semnalată şi revista „MAREA NOASTRĂ" pentru care mulţumim.

■ ECONOMIA ROMANA. este buletinul oficial al ministerului economiei naţionale; apare la trei luni; iar odată cu intrarea în al XXIV-lea an, no. 1, are un cuvânt introductiv în trei limbi (germană, italiană şi franceză) prin care arată evoluţia acestei publicaţiuni, anume: înaintea războiului 1914—1919 s'a numit „Correspondance économique", apoi „Correspondance économique roumaine", îndeplinind, după 24 ani dela înfiinţare, oficiu de cùrier economic pentru informaţii în străinătate a diferitelor instituţiuni de comerţ, a şcolilor şi a personalităţilor din lumea comercială. Din acest moment această veche publicaţiune se numeşte **Economia română,** va continua să apară pe aceiaş linie trasă anterior, mai activă şi mai dinamică, pentru a strânge relaţiunile economice, mai apropiate şi mai reale, cu ţările streine. Acest buletin, care apare deacum înainte în germana, italiana şi franceza, va răspândi ideile şi realizările economice româneşti, care emană dela departamentul economiei naţionale, împlinind oficiul de busolă, pentru orientare, în sectorul economiei româneşti.

■ Primim revista ECONOMIA **număr închinat eroilor,** alcătuită de **cassa naţională de economii şi cecuri postale din Bucureşti.** Apare trimestrial; se găseşte în anul VII. Acest număr conţine un material educativ care poate fi folosit la lectura şcolărimii şi tinerimii serioase. Il recomandăm. Mai sântem obligaţi şi recunoscători faţă de direcţiunea acestei reviste prin faptul că a contribuit, prin livrete de economie, pentru încurajarea tinerilor care au participat la concursurile în scris, din anul trecut, de **Ziua marinei.** La timp. centrala Ligii Navale Române a mulţumit Cassei de economii, pentru acest nobil gest simbolic; iar livretele oferite au fost trimise tinerilor concurenţi. Anul acesta, la concursurile ţinute, premiaţilor li s'au înmânat cărţi oferite de C.E.C. şi de Liga Navală, şi livrete cu sume de bani, consemnate tot la C.E.C., oferite de L.N.R. Iată o frumoasă colaborare.

■ Am mai primit, la redacţie, următoarele publicaţiuni: **Buletin informativ al asociaţiei foştilor elevi ai şcoalei fiilor de militari, ai gimnaziului şi liceului militar Craiova** (anul VIII, buletin 6; Bucureşti); **Gazeta Transilvaniei** (Braşov; anul 106); **Albina** (anul 46; Bucureşti); EXCELSIOR economic, financiar, social (anul VIII, seria nouă; Bucureşti); **C.A.M.,** revistă lunară de informaţii şi documentare (anul II); **Gând şi slovă oltenească** (anul VIII, n-rul 4 şi 5; Craiova); **România viitoare** (anul III; Bucureşti); **Timocul,** e revista societăţii „Timoc" a Românilor din dreapta Dunării şi din valea Timocului (anul X, 1943); **Gândirea** (nr. 7, anul XXII, Bucureşti); **Viaţa Basarabiei** (anul XII, nr. 7-8, Bucureşti); **Grănicerul** (Bucureşti, nr. 7-8, anul XII); **România eroică** (Bucureşti, nr. 3-4, anul VII); **Tribuna Avântenilor** (nr. 4-6, anul VIII, Bucureşti); **Südest Echo** (Wien, anul XIII); **Focşanii** (anul V, Focşani, director Ion N. Donescu).

■ SUFLETUL ŞI DIRECTIVELE AVÂNTULUI IN TRECUT, PREZENT ŞI IN VIITOR, de general dr. V. Panaitescu, e textul cuvântării rostite de autor la congresul „Avântenilor", în calitate de preşedinte, în care recomandă cum să se procedeze în viitor, pe baza experienţelor din trecut, la o cât mai largă desvoltare a activităţii prin o cât mai bună propagandă în toată ţară.

■ In METODA NOASTRĂ (Bucureşti, 1936), dl general dr. V. Panaitescu, ne arată primejdia la naţiuni, ca şi la indivizi, animale şi plante, de a fi contaminate de paraziţi. Aceşti paraziţi constitue continuă ameninţare. Trebue procedat ca şi în medicină. Indivizii trebuesc imunizaţi de boli. **„Poporul nostru românesc a dovedit, în cursul veacurilor, că a fost dăruit de Dumnezeu cu multă şi variată imunitate naturală contra primejdiilor de distrugere, ce l-au ameninţat din partea multor năvălitori de tot felul. In ultimul timp, se pare însă că această imunitate naturală a mai scăzut, ori virulenţa unor paraziţi a mai crescut, ceace constitue fapte bine cunoscute în biologie şi, din aceste cauze, organismul neamului nostru se resimte, mai mult decât în trecut, de otrava distrugătoare, a acelor paraziţi, care tind a-i învenina atât corpul cât şi**

sufletul" (pag. 3 acest op.) Autorul recomandă metode cum să se scape neamul românesc de asemenea paraziţi vitămători.

■ LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ (anul IX, n-rul 10-11) e revista „Asociaţiei scriitorilor militare" de sub preşedinţia d-lui g-l Virgil Economu, iar director este d. colonel-magistrat Vasile Chivu. Numărul e închinat armateii române şi scriitorilor militari premiaţi de asociaţie. Conţine versuri patriotice şi proză. Semnalăm **Ungaria şi naţionalitatea maghiară** de lt. colonel Fluture. Sunt interesante referatele pentru scriitorii premiaţi. Numărul ultim e închinat **Mareşalului-Conducător Ion Antonescu,** asupra căruia vom reveni în numărul viitor.

■ ARTILERIA IN RĂZBOIUL ACTUAL este un studiu scris de căp. **Eduard Dragomirescu-Buzne** şi locot. **Alex. Vasilovici,** bazat pe observaţiuni şi învăţăminte trase din campaniile care au fost în Finlanda, Polonia, Norvegia, Belgia şi Franţa, în actualul război. Studiul pe care îl menţionăm, aci, are o prefaţă, bine scrisă, a d-lui general I. Şteflea. (Cartea e tipărită la tip. M.A.N., Bucureşti, 1941).

■ Despre BULETINUL O.S.R. (organ al sportului românesc) am mai vorbit în revista noastră. Avem, de astădată, numărul 4 care conţine material informativ relativ la atletism, handball, tir, tennis, excursiuni, demonstraţiuni sportive, scrimă, cursuri, serbări anuale, tabără studenţească ş.a. Vorbind despre această bună publicaţiune, rândul trecut, ne-am exprimat dorinţa ca să se scrie şi despre sporturile sau problemele marinăreşti — ceeace nu vedem în acest număr. Noi, de parte-ne, semnalăm acest buletin; am dori reciprocitate colegială. Observăm (la pag. 15) o mică informaţiune că la Cetatea-Albă a avut loc un concurs de înnot, dar fără să se arate rezultatul.

■ ZIARUL ŞTIINŢELOR ŞI AL CĂLĂTORIILOR e o revistă excelentă, editată de „Universul", se găseşte în al 57-lea an. N-rul 33 conţine ilustraţiuni evocatoare pentru **marină**, cu scene luate din războiul actual, în care bravii noştri marinari s'au comportat dincolo de aşteptări şi dincolo de dotarea armelor de luptă cu care marina este înzestrată.

■ REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ nr. 4-6, anul XIII, are un material de specialitate; semnalăm: despre medicina asigurărilor sociale din România (Dr. G. Banu); alcoolismul la femei (de d-rii Daniel şi L. Ionescu; medicina de război; studii asupra tuberculozei, etc.

■ Foaia PĂMÂNTUL bilunar, social-literar, dela Călăraşi, a d-lui Eugen Cealîc, e o foarte interesantă publicaţiune, care ştie să împace amândouă cerinţele: se preocupă de nevoile regionale şi de activitatea cultural-literară din ţară. In ultimul număr (238-239) semnalează revista MAREA NOASTRĂ, închinată de ZIUA MARINEI, pentru care îi mulţumim.

■ EXCELSIOR, **economic, financiar, social,** pune în curent cu tot ce se produce în ţara noastră, economiceşte, şi ar interesa Germania. In n-rul 131, 1943, este articolul despre **Navigaţia maritimă în marile spaţii.**

■ GRAIUL COPIILOR e o bună revistă pentru micii cititori ai ţării, tipărită prin grijea ministerului culturii naţionale şi al cultelor; n-rul 3, anul II e închinat eroilor şi Mareşalului-Conducător (proză şi poezii, cu ilustraţiuni); e publicată şi scrisoarea Mareşalului Ion Antonescu, adresată copiilor, prin care le mulţumeşte pentru strângerea sumei de 11.103.349 lei pentru „Darul ostaşului".

■ Căpitan inginer GRIGORE HALUS: **Maşini marine.**

Literatura technică s'a îmbogăţit cu o nouă lucrare, i-am putea spune operă, — de valoare, nu atât fiindcă nu exista, cât prin bogăţia materialului, condensat cu caractere mărunte în peste 400 pagini după o muncă de ani a autorului, care e în acelaşi timp şi ofiţer de marină şi inginer diplomat al şcoalei politechnice din Bucureşti.

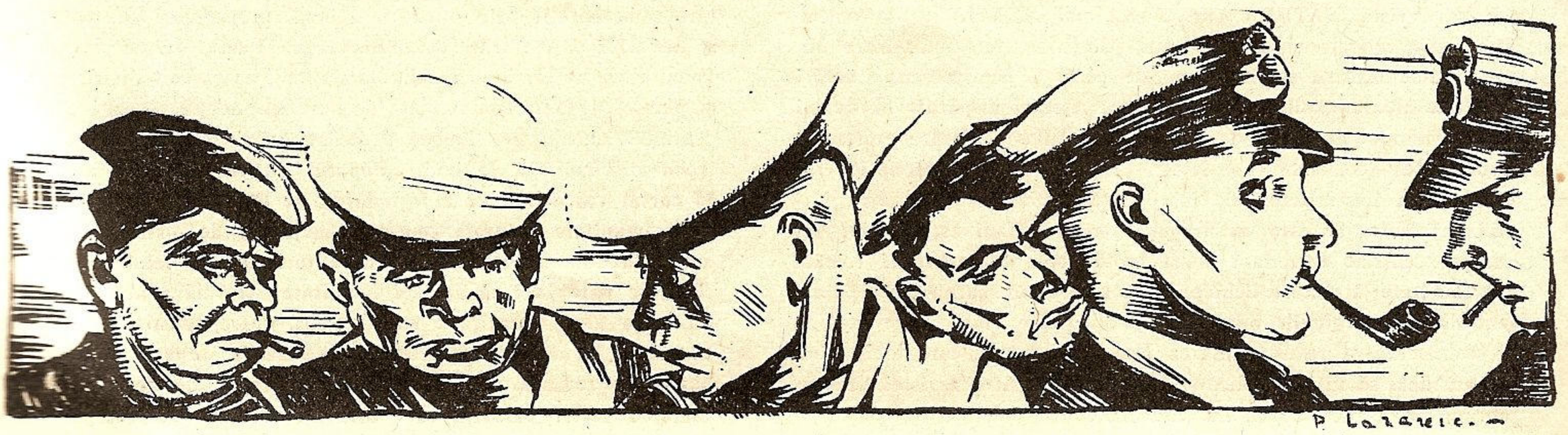
Dacă pentru navigatori lucrarea d-lui căpt. Halus a umplut un gol ce exista de câteva decenii, — pentru toţi tehnicienii, indiferent de apă sau uscat, ea reprezintă o excelentă călăuză teoretică şi practică, prin competinţa cu care a fost scrisă şi sistematizarea prezintării.

Lucrarea începe cu maşinile alternative cu aburi; turbina cu aburi, combustibil, angrenaje, cupnlaje; motoare cu arderea internă, — Diesel, cu explozie. Cap. II e rezervat căldărilor, — ardere, căldări cilindrice, tubulare, supraîncălzitoare, armături, normele oficiale, ardere cu păcură, cu praf de cărbune. Cap. III se ocupă de maşinile auxiliare ale maşinilor principale: pompe cu piston, de aer, de răcire, injectoare, distilatoare, ventilatoare; instalaţii auxiliare: cârma, vinciuri, frigorifere, instalaţie de lumină, de navigaţie. După un scurt capitol despre conducte şi valvule, urmează un altul destul de desvoltat al **maşinilor electrice:** generatori şi electromotoare cu curent continuu şi alternativ, acumulatori şi elemente galvanice, iluminatul electric, reţeaua de distribuţie. Ultimele două capitole tratează despre instrumentele de măsură, — manometre, termometre, vitdometre, torsiometre, etc. — şi câteva generalităţi asupra construcţiilor navale. Lucrarea se încheie cu câteva tabele şi diagrame.

Din această scurtă înşirare se vede bogăţia materialului: nimic nu s'a uitat, totul s'a tratat atât din punct de vedere teoretic, cât şi practic. Iar bogăţia desenurilor şi planşelor ajută la înţelegerea desăvârşită a textului.

Felicitând pe autor, recomandăm, cu toată căldura opera D-lui căpitan-inginer Grigore Halus.

■ Editura OFAR (Bucureşti), Str. Sărindar, 9), sub direcţiunea d-lui Pompei Christescu, a publicat colecţia intitulată EROI, FAPTE şi IDEI. Din această colecţie au apărut, până acum, patru caete şi sunt în pregătire încă alte trei. Preţul destul de ieftin, faţă de scumpetea tiparului şi a hârtiei, este accesibil cititorilor tineri, la care se adresează noua editură a d-lui Christescu. Avem, în faţă, caetul nr. 4, din această colecţie, a d-lui V. Oproviciu: „Cu haiducii pe ape", în care sunt notele unui marinar scrise pe distrugătorul „Regele Ferdinand", în timpul operaţiunilor pe Marea Neagră, în actualul război. Cititorul, iubitor de asemenea lectură, e introdus în toate tainele maşinăriilor şi a mânuirii acestora, de către bravii noştri marinari. Intre aceste operaţiuni, marinarii conversează, glumesc, duc viaţa omenească ce pot duce luptătorii unei atari cetăţi de oţel înfruntătoare de surprize aeriene, sau nävi de suprafaţă şi submarine inamice. Autorul le notează pe toate. Nu-i scapă nimic. Iată şi porturile depe coasta nordică a Mării Negre. Se aud şi conversaţiile camarazilor germani. Lectura place. Mici scăpări — de stilistică — trec pe plan secundar, faţă de povestirile şi notele pe care d. Oproviciu le înşiră frumos.



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame omagiale

De *Ziua Marinei* s'au expediat, din partea centralei L. N. R., următoarele telegrame :

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de Onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale Române, respectos îşi îndreaptă gândul lor, prin mine, de Ziua Marinei, către Majestatea Voastră, asigurând-O de nemărginitul lor devotament pentru Inalta Ocrotire de care se bucură apărătorii marilor ape româneşti ce încing pământul daco-roman.

Preşedintele Ligii Navale Române,
V. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale Române îşi îndreaptă, prin mine, de Ziua Marinei, cugetul si simţimintele lor către Domnia-Voastră, asigurându-vă de dragostea şi admiraţia lor pentru înalta conducere la strălucitele fapte de arme săvârşite de brava noastră armată, contribuind prin aceasta, la realizarea aspiraţiilor neamului românesc cuprins între vechile mari ape daco-romane.

Preşedintele Ligii Navale Române
V. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

PROFESOR MIHAIL ANTONESCU
Vicepreşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale, de Ziua Marinei, vă exprimă, prin mine, recunoştinţa lor pentru înţelegerea cu care proteguiţi marina şi chipul cum urmăriţi problemele ce sunt legate de acest instrument al apelor româneşti.

Preşedintele Ligii Navale Române
V. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

D-LUI GENERAL DE DIVIZIE N. ŞOVA
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei

De Ziua Marinei, membrii Ligii Navale Române îşi îndreaptă prin mine, gândul lor către Domnia-Voastră, în credinţarea că arma marinei va continua propăşirea necesară României de mâine.

Preşedintele Ligii Navale Române
V. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

La care s'a primit următoarele răspunsuri :

D-LUI VICE AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ

Preşedintele Ligii Navale Române
Str. Spiru Haret, 7
L o c o

Mulţumesc din toată inima tuturor membrilor Ligii Navale Române, pentru simţimintele de devotament exprimate cu prilejul Zilei Marinei,

MIHAI

D-LUI VICE AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Domnule Preşedinte,

Vă mulţumesc călduros pentru frumoasele cuvinte ce mi-ati trimis în numele membrilor Ligii Navale Române, de Ziua Marinei, cum şi pentru cuvintele de înţelegere a străduniilor mele, în slujba Neamului.

Primiţi, vă rog, expresiunea deosebitei mele consideraţiuni.

Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri,
(ss) MIHAI ANTONESCU

D-LUI VICE AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Fost Minstru
Preşedintele Ligii Navale Române
Str. Spiru Haret 6
L o c o

In numele Marinei vă mulţumesc Dumneavoastră personal şi Domnilor membri ai Ligii Navale, pentru frumoasele urări adresate cu ocazia patronului Marinei, fiind interpretul ei pentru a vă transmite sentimentele de recunoştinţă şi dragoste ce vă păstrez.

Subsecretar de Stat al Marinei,
(ss) GENERAL ŞOVA

Decorarea d-lui General N. Şova Ministru Subsecretar de Stat al Marinei

Monitorul Oficial din 11 Septembrie a. c. publică decretul prin care se conferă cu ocazia zilei de 15 August 1943, Medalia „Virtutea Maritimă", navigant, clasa III, clasa II şi clasa I, Generalului de Divizie Şova Nicolae, ministru subsecretar de Stat pentru Marină.

Decorarea d-lui V. Amiral Adj. N. Păiş Preşedintele Ligei Navale Române

D-l V. Amiral Adj. N. Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române, a fost distins cu „Meritul Cultural pentru Sport", pentru munca depusă în promovarea sportului nautic.

Decoraţii

In Monitorul Oficial nr. 205 din 2 Septembrie 1943 publică următorul decret-lege:

Conferim cu ocazia zilei de 15 August 1943, medalia „Virtutea Maritimă" navigant, cl. III-a, cl. II-a şi cl. I-a, generalului de corp de armată Pantazi Constantin, ministrul apărării naţionale, pentru a răsplăti acte de serviciu în legătură cu activitatea marinărească.

Navigant

Generalului de divizie Şteflea Ilie, clasa III-a, clasa II-a şi clasa I-a.

Clasa II-a

Locotenentul comandor Bercea Alexandru, Locotenentului comandor Popescu-Deveselu Petre.

Clasa III-a

Locotenenţilor comandori: Dumitrescu Ion, Bujoreanu Florin, Iftimescu Ion, Niculescu Dumitru, Călăraşu Petre, Welters; locotenenţilor Kroeger, Spieth; sublocot. Schmetzer; Căpitanilor: Sorrentino Giovani, Ciccio Giovani, Borş Constantin, Dumitrescu Armand, Hristu Gheorghe, Ghenădescu Paul, Ionescu Mircea, Sandu Constantin, Levitchi Boris, Niculescu Ioan, Adam Traian, Bădulescu Florian, Costin Constantin, rez. Păunel Ionel, Ciolac Grigore, Holban Ştefan Costăchescu Gheorghe; locot. comandor Uerrman Karl, c-dorului Kiderlen Heinz, căpitanilor Spornic Dumitru, Bălănescu Paul, Zaharia Ion, Argeşeanu Şerban, cpt. mecanic Ciobanu Dumitru, cpt. mecanic Cristache Teodor, cpt. mecanic Zeamă Dumitru, cpt. mecanic Witty Alexandru, lt. mecanic Popescu Panait, lt. mecanic Botnar Petre, lt. Rădescu Ion, sblt. de echipaje Câlea Vasile, sblt. de echipaje Marinescu Gheorghe, sblt. de echipaje Antonescu Venţel, cpt. Martim Drocan Ilie, şefului mecanic Maritim Fritsch Otto, şefului mecanic Bouroş Savin, mecanicului electrician Nicolau Dumitru, radiotelegrafistului Calitza Ion, radiotelegrafistului Săvulescu, Moise, şefului de echipaje Guran Petre, şefului de echipaj Dima I. Vasile, căpitanului principal Jumolea Ion, căpitanului comandant fluvial Barbu Ion, căpitanului comandant fluvial Piroiu Constantin, şeful mecanic Antonescu Florin, căpitanului fluvial Cantemir Ep., mecanicului principal Teodosiu Petre, maestrului principal clasa II-a Munteanu Constantin, maestrului principal clasa III-a Sozanschi Ioan, maestrului principal clasa I-a Gheorghe Gheorghe, maestrului militar clasa I-a Miculescu Dumitru, maestrului militar clasa I-a Popescu Aurel, maestrului militar clasa I-a Popa Constantin, maestrului militar cl. I-a Mircea Gheorghe, maestrului militar cl. I-a Zamfirescu Eutropiu, maestrului militar cl. II-a Andrei Marin, maestrului militar cl. II-a Gavrilescu Gheorghe, maestrului militar cl. II-a Enache Ilie, serg. major Limbide Spiru, sergenţilor: Spiridon Grigore, Tudorică Pavel Coman Gheorghe, Bilei Petre, Florea Gheorghe, Dincă Ion, Vancu Petre, Cămărniceanu Petre, Trifan Dumitru, Catalin Grigore, Cristea Vasile, Ionescu Dumitru, Belea Gheorghe, Burduşan Gheorghe, Cârlan Ion, Stroie Gheorghe, Bujoreanu Gheorghe, Iordache Migail, Ene Iancu, Limberi Nicolae, Gâscă Constantin, Bercea Ion, Ionescu Dumitru, Caporalilor; Pitică Ion, Reza Carol, Bunda Ioan, Popa Constantin, Ioniţă Constantin, Răducu Chiru, Popescu Alexandru, Becheanu Gheorghe, Tudose Ioan, Judischi Aurel, Ioviţu Gheorghe, Pricop Alexandru, Iosiţă Florea, Ban Mihail, Abagiu Cornel, fruntaşului Agachi Anton, Soldaţilor: Rusnac Gheorghe, Dimulescu Ion, Ghinea Alexandru.

Nenavigant

D-lui profesor Mihail Antonescu, vice-preşedinte al Consiliului de Miniştri, cl. II-a şi cl. I-a. Generalului de Corp de Armată Dobre Gheorghe, ministrul înzestrării armatei, cl. III-a, cl. II-a şi cl. I-a, d-lui inginer Buşilă D. Constantin, ministrul comunicaţiilor cl. III-a, cl. II-a şi cl. I-a, d-lui Alexandru Neagru, ministrul finanţelor, cl. III-a, clasa II-a şi cl. I-a.

Clasa II-a

Intendantului col. rezervă Drăghicescu Decebal, locot. comandor ing. Năstase Constantin.

Clasa III-a

D-lui V. V. Pela, ministru plenipotenţiar, d-lui Alexandru Telemac, ministru României în Turcia, d-lui ing. Teodorescu C., d-lui Pandele C., d-lui avocat consilier şef Damian Virgil, int. col. Veluda Gheorghe, căpit. comandor aviator Bâgu Gheorghe, lt. col. de geniu Condeescu Aurel, lt. col. Nieculescu Dumitru, lt. col. Enescu Gheorghe, lt. comandor rezervă Fritsch Guido, maiorului Titieni Candidt, med. maior Bălăşel Constantin, căpt. Moisescu Nicolae, lt. rez. Popovici Zaharia, lt. rez. Boerescu Iulian, lt. rez. Calavrezo Emanoil, lt. rez. Grecescu Dumitru, lt. rez. Climescu Eduard, aspirantului rez. Alimănişteanu Dinu, d-lui ing. Cuneş Ervin, maestrului militar principal Teodoru Ion, maestrului principal cl. II-a în retragere Teodorescu Gheorghe., maestrului militar cl. II-a Coman Dumitru, maestrului militar cl. III-a Barta Ludovic, maestrului militar cl. III-a Drăghici Hristache, maestrului principal civil Gheorghiu Zaharia, submaestrului cl. I-a civil Spânu Teodor.

Înaintări în Marina Regală Română

Căpitani la gradul de Locotenent Comandor

Ringhiopol Haralambie, Borş Constantin, Dumitrescu Armand, Ghenădescu Paul, Ionescu Mircea, Stănescu Gheorghe, Bellu Pompiliu, Popovici Enea, Moşor Nicolae, Ghezzo Eduard, Sandu Constantin, Heredincă Titus, Hristu Gheorghe.

Căpitani ingineri la gradul de Maior inginer

Crăciunescu Constantin, Constantinescu Constantin.

Căpitan mecanic la gradul de Maior mecanic

Papaianopol Panait.

Col. Magistrat la gradul de General Magistrat

Stănescu Emil.

Candidaţi reuşiţi la examenul de Şef de echipaj Maritim

Următorii candidaţi au reuşit la examenul de Şef de Echipaj Maritim ţinut la Constanţa.

1. Dache Ilie şi Conducător de şalupă; 2. Mărgineanu Vasile; 3. Stancu Marin; 4. Baciu Vasile; 5. Burtăverde Ştefan şi Conducător de şalupă; 6 Ionescu Ioan; 7. Oprea Ioan; 8. Befa Niculae; 9. Petcu Vasile; 10. Lungaci Pavel; 11. Enache S. Marin.

„Chemarea Mării"

Acesta este titlul unui puternic film a cărui prezentare de gală se va face în luna Noembrie la cinema „Scala", iar următoarele la cinema „Regal".

Membrii L. N. R. pe baza carnetului cu fotografie au reducere de 50%.

NECROLOG

† LOCOT.- AVIATOR - DE REZERVA MIHAI BASARAB - BRANCOVEANU

Membru de onoare al Ligii Navale Române, domnul Basarab Brâncoveanu a avut marea durere să piardă fiul: aviatorul neînfricat, locotenent de rezervă *Mihai Basarab Brâncoveanu,* căzut, din înaltul cerului românesc, pe pământul strămoşesc, ca un vrednic erou legendar, — ca şi străbunicul său *Voevodul Constantin Brâncoveanu,* răpus pentru credinţa şi legea românească.

Cu acest trist prilej, domnul v. amiral-adjutant N. Păiş, preşedintele Ligii Navale Române, a trimes o telegramă de condoleanţe îndureratului nostru membru de onoare.

Ca răspuns, la acea telegramă, citãm textul primit al scrisorii din partea domnului Basarab Brâncoveanu:

28 Septembrie 1943

Domnule amiral,

Vă mulţumesc, din suflet, pentru condoleanţele ce ni le adresaţi din partea D-voastră şi a Ligii Navale Române pentru crunta pierdere ce am făcut-o în persoana iubitului şi regretatului nostru fiu Mihai, precum şi pentru partea ce o luaţi la nemângâiata şi mândra noastră durere. N'aţi cunoscut pe fiul nostru şi n'aţi avut prilejul să preţuiţi însuşirile lui de tânăr, brav şi înflăcărat care, doritor, întotdeauna, să se întreacă pe el însuş, nu s'a mulţumit să fie unul din cei mai destoinici şi cutezători aviatori de vânătoare, din promoţia lui, dar, angajându-se ca voluntar în şcoala de aviaţie de noapte, recent creată în România, a ales cea mai grea misiune la care un aviator poate râvni, fiind singurul ofiţer de rezervă din această şcoală.

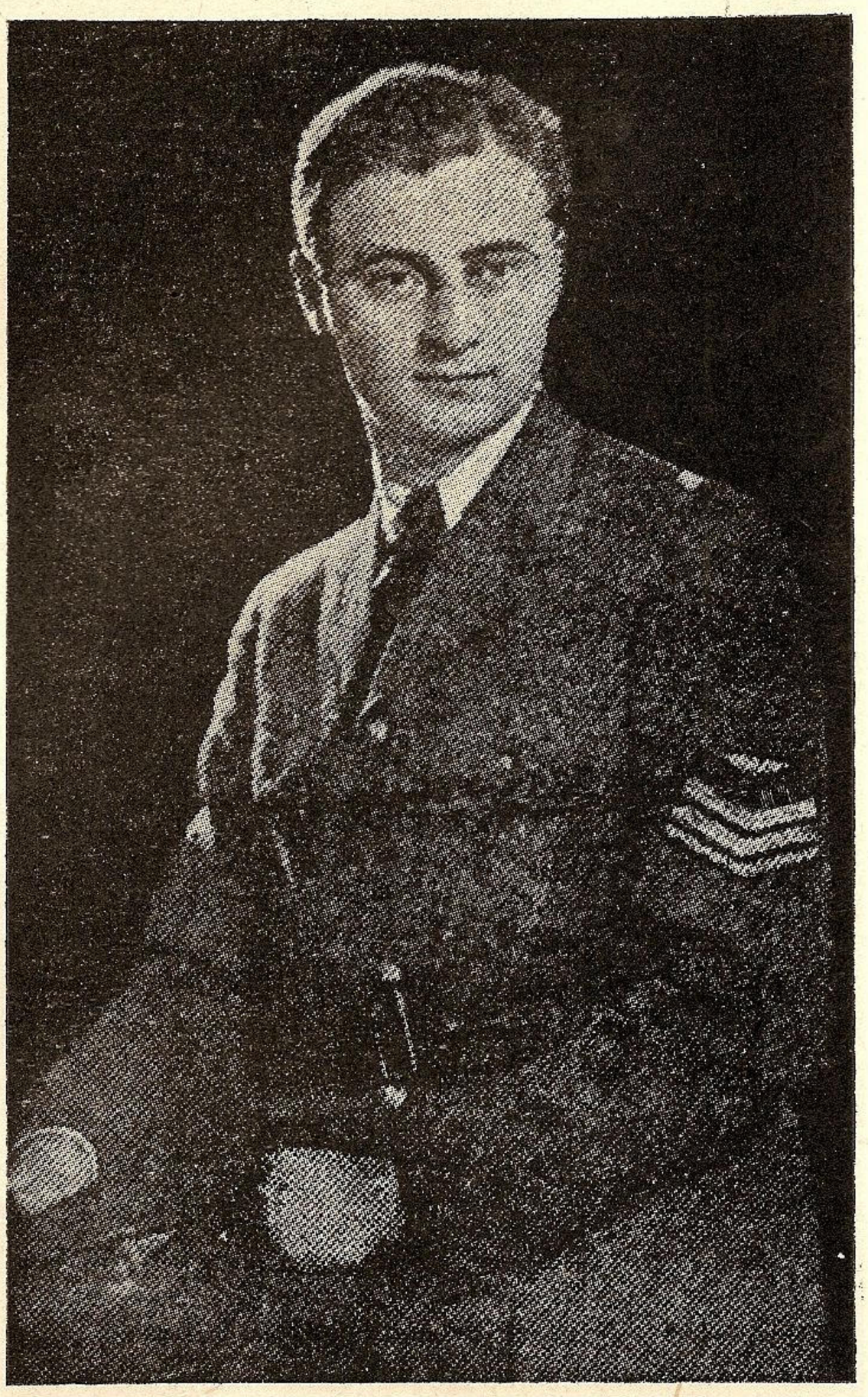
Sunt convins că, D-voastră, care v'aţi închinat viaţa marinei noastre şi care aţi onorat-o cu strălucitele D-voastră însuşiri de ostaş, veţi citi cu interes şi cu emoţie frumoasa şi mişcătoarea cuvântare pe care generalul Jienescu, ministrul aerului, a rostit-o la înmormântarea fiului nostru. De aceea sunt îndemnat să vă remit, alăturat textul acestei cuvântări.

Primiţi, vă rog, domnule amiral, expresiunea prea distinselor mele sentimente.

(ss) BASARAB BRÂNCOVEANU

Publicăm, mai jos, fragmente din discursul ţinut de domnul general Jienescu, ministru-subsecretar de Stat al aerului, la înmormântarea eroului locotenent-aviator, de rezervă, Mihai Basarab Brâncoveanu:

„Năprasnica veste a morţii tânărului vlăstar al celei mai vechi, mai alese şi autentice familii a aristocraţiei româneşti, locotenent-aviator MIHAI BIBESCU BASARAB BRÂNCOVEANU, a sguduit şi umplut, de neţărmurită durere, pe toţi aceia cari simt şi trăesc, astăzi, întreaga dramă a Neamului Românesc. *Tânărul locotenent-aviator MIHAI BASARAB BRÂNCOVEANU a căzut ca un brav la postul de luptă — în locul de onoare. A căzut, aflându-se pe linia istorică a luptei şi sacrificiului suprem pentru onoare, libertate românească, pentru credinţă şi lege, aşa cum, acum 230 ani, cădea răstrăbunicul său „BRÂNCOVEANU CONSTANTIN, boer vechi şi Domn creştin", care a preferat sacrificiul decât să se lepede de graiul, legea şi credinţa strămoşească. Sburător entuziast şi tenace locotenent-aviator MIHAI BASARAB BRÂNCOVEANU a fost un pasionat al zărilor albastre, un artist al artei sborului, un vultur neînfricat al cerului românesc, chemat de o vocaţie irezistibilă să-şi închine viaţa apărării cerului românesc. Muncitor, perseverent, temerar şi avântat, tânărul sburător punea însă judecată şi echilibru în acţiunile sale de sbor. Era un ostaş desăvârşit ,un entuziast de aleasă modestie care punea, în acţiunile sale,* maturitate de gândire şi echilibru. *Temperamentul lui l-a împins către aviaţia de vânătoare, singura care putea satisface dorinţa lui de vijelioase alergări în spaţiu, de năprasnice prăvăliri în lupte aeriene. Când, însă, pentru a ne apăra cerul Patriei noastre, contra atacurilor inamice nocturne, am înfiinţat unităţile de vânătoare de noapte, tânărul BRÂNCOVEANU nu a ezitat mult să aleagă şi a trecut în escadrila devenită deja celebră, prin acţiunea ei din 1 August 1943, contra valurilor de fortăreţe americane, unde şi-a făcut antrenamentul cu răbdare şi perseverenţă. Se înscrie printre sacrificiile noastre actuale această pierdere care o putem numi de două ori simbolică: Odată pentru că este pe linia istorică a sacrificiilor făcute de boerii noştri de cea mai veche origine românească; el marchează fuziunea între clase. A doua oară, pentrucă pierderea lui se face în această luptă comună împotriva unui*



inamic, nu numai al nostru de secole, dar astăzi inamicul hotărît al civilizaţiei europene. Dar ceeace trebue să reţinem este faptul că sburătorul nostru a căzut la postul său, ordonând echipajului să se salveze prin paraşută. Iată suflet de ostaş; iată înalte calităţi de comandant şi mai ales puternic resort moral ce caracterizează pe acel ce a fost o strălucită podoabă a primei escadrile de vânătoare de noapte română. Căsătorit, recent, cu o fiică a Spaniei latine, tânărul MIHAIL BASARAB BRÂNCOVEANU cade în lupta contra bolşevismului ,acel bolşevism contra căruia nobila şi glorioasa Spanie a fost prima care a scos sabia şi a luptat, eroic, în avantgarda lumii apusene — dând strigătul de alarmă menit să trezească toate conştiinţele şi să le polarizeze într'o luptă de sfâr-

şitul căreia va depinde nu numai existenţa noastră, ca popor, dar a întregei civilizaţii europene. Ne descoperim, cu evlavie, în faţa hotărîrei implacabilului destin şi rugăm pronia cerească să înscrie, în cartea sacrificiilor noastre sfinte, această pierdere atât de dureroasă şi atât de simbolică. Rog îndurerata familie să găsească, în tăria virtuţilor sale strămoşeşti şi în participarea noastră adâncă la durerea sa, o uşoară alinare a suferinţelor ce o sfâşie. Iar tinerei sale soţii îi adresăm, odată cu condoleanţele noastre cele mai sincere : „Suntem prezenţi în lupta contra inamicului comun, contra căruia prima ta patrie ne-a dat semnalul de atac". Căderea sburătorului nostru este deacum o legendă. O bătrână gârbovă — pe pridvor de casă — pe plaiu românesc — va povesti deacum nepoţilor ei ce vor asculta cu ochii măriţi de groază : A fost odată un sburător, cu păr de aur şi ochi de vultur, ce în besna nopţii conducea pasărea de oţel cu suflet de foc... se numea MIHAIL BASARAB BRÂNCOVEANU. Legenda creiază pe eroi. Neamurile trăesc prin eroii lor...".

L. N. R.

Comitetul de direcţie

(12 Septembrie 1943)

Au participat domnii: amiral-adjutant N. Păiş, inginer N. Iliescu-Brânceni, comandor A. Negulescu, general N. N.greanu.

Şedinţa a fost prezidată de d. amiral N. Păiş.

Următoarele chestiuni au fost discutate la ordinea zilei, hotărându-se astfel:

I. Comunicări

1. Se dă citire adresei Nr. 409/10.IX.1943, primită dela oficiul presei legaţiei Spaniei în Bucureşti, prin care ne înaintează revistele **Si** şi **Arriba,** în care au fost publicate articole despre marina şi **Ziua marinei** române, din acest an, care vor fi reproduse în revista „Marea noastră". Se va mulţumi oficiului presei spaniole pentru această delicată atenţiune.

2. Se descrie felul cum s'a desfăşurat serbarea care a avut loc de **Ziua marinei** în acest an, atât în capitală cât şi în provincie, care a fost publicată, la timp, în toate ziarele din ţară şi va fi reprodusă în revista „Marea noastră", în numărul pe Septembrie-Octombrie 1943.

Sumele de bani strânse de diferite parohii bisericeşti din ţară, vor fi primite de casieria centralei L. N. R. ca donaţiuni.

3. Se citeşte referatul cum au decurs cursele de înnot la Chiciu-Călăraşi, din ziua de 5 Septembrie c., la care a asistat delegatul centralei L. N. R.: locotenentul Paul Epureanu.

4. Se înştiinţează comitetul că centrala Ligii a expediat telegrame de condoleanţe familiilor decedaţilor: general **Marcel Olteanu,** fost inspector general al marinei militare, şi sublocotenent aviator de rezervă **Mihail Brâncoveanu,** fiul domnului Basarab Brâncoveanu, membru de onoare al Ligii.

II. Aprobări

1. Conform decretului-lege relativ la sporirea salariilor funcţionarilor publici ai Statului, comitetul aprobă majorarea salariilor funcţionarilor centralei L. N. R. în proporţie de 20% până la 40%,

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35

Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / cărucioare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

în raport cu salariul şi vechimea fiecărui funcţionar, cu începere din luna Septembrie 1943, aceste majorări vor fi suportate din economiile ce vor rezulta din reduceri dela alte capitole bugetare (broşuri, conferinţe, etc.).

2. Se aprobă ajutorul de 10.000 lei asociaţiei Dor de Ducă, din Bucureşti, pentru activitatea ce desfăşoară prin sporturi pe apă.

3. S'a mai aprobat şi donaţiunea a 6 (şase) scaune, oferite, din partea Ligii, „Asociaţiunii scriitorilor militari români", care s'a instalat, de curând, în noul său sediu din strada Carol, 83, Bucureşti.

4. Se aprobă contractul de închiriere al sălii de cinematograf pentru filiala L. N. R. din Piatra-Neamţ, în condiţiuni favorabile filialei, pe timpul de un an.

5. D. căpitan Costescu a fost autorizat, de comitet, să fie membru corespondent al centralei noastre în Curtea-de-Argeş şi s'a ratificat cooptarea, ca membru ,în comitetul de conducere al filialei Cetatea-Albă a d-lui căpitan Ioan Vovu, în locul aspirantului Gh. Lascăr, mutat din localitate.

6. Comitetul a luat cunoştinţă, cu satisfacţie, de reînfiinţarea filialei L. N. R. din Giurgiu, datorită d-lui inginer Angelescu.

7. Comitetul de direcţie a participat, apoi, la decernarea premiilor oferite candidaţilor şi candidatelor care au fost distinşi la la lucrările de desen şi scriptice cu ocazia „Zilei marinei" din acest an, fiind precedată de un cuvânt ocazional rostit de domnul amiral Păiş pentru premiaţii prezenţi.

Premiaţii distinşi au fost următorii:

a) **Elevi din clasele primare:**

Compunere:

Dumitru Comănescu Comuna Socoalele (Jud. Ialomiţa)	1.500 lei
Letiţia Stoica Comuna Fântânelele (Sibiu)	1.000 lei
Minerva Stroia Comuna Săcăuşi (Sibiu)	500 lei

Desen:

Petre Gh. Comănescu Comuna Soloalele (Jud. Ialomiţa)	1.500 lei
Aurel Bălteanu Comuna Rotunda (Jud. Roman)	1.000 lei
Alexandru Bădescu Bucureşti, str. Popa Nan, 47	500 lei

b) **Elevi din şcoalele secundare:**

Desen:

Lucia Ionescu Str. Heleşteu, 29, Bucureşti	3.000 lei
Gabriela Zigura Str. Progresului, 2, Bucureşti	1.500 lei
Marcela Marghiloman Str. Regele Ferdinand, 59 bis, Băneasa	500 lei

Compunere:

Tatiana Mendvedev Str. Universităţii, 27, Chişinău	3.000 lei
Lucia Comănescu Str. Viorele, 37, Bucureşti	1.500 lei
Eretia Dicu Cal. Caracal, 28, Craiova	500 lei

Desen:

Romeo Voinescu Str. Unirii, 220, Brăila	3.000 lei
Vincent Grigorescu Str. Dr. Lueger 24, Bucureşti	1.500 lei
Corneliu Chirea Str. N, 385, parcul Vatra-Luminoasă Buc.	500 lei

Compunere:

Letia Valentin Str. P. Poni, 7, Bucureşti	3.000 lei
Nineacă Teodor Str. Teodosie Rudeanu,67, Bucureşti	1.500 lei
Topciu Dumitru Liceul militar, Cernăuţi	500 lei
TOTAL	26.000 lei

Sumele de bani oferite de L. N. R. au fost consemnate în carnete depuse la C.E.C.

Odată cu înmânarea carnetelor de bani, li s'au înmânat premiaţilor şi cărţi, oferite de L. N. R. şi C. E. C. Premiatului Letia Valentin i s'a înmânat şi cartea „Almanacco Navale" oferită, în dar, de domnul comandor Sablin (1944-XIX).

PROCES-VERBAL Nr. 96

al şedinţei comitetului L. N. R. ţinută în ziua de 7 August 1943, orele 11—12.

Au fost prezenţi domnii: v. amiral-adjutant N. Păiş, I. Gr. Perieţeanu, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, inginer N. Iliescu-Brânceni.

Şedinţa a fost prezidată de d. amiral Păiş, discutându-se ordinea de zi următoare:

1. S'a luat cunoştinţă de adresa Nr. 266/1943 (înregistrată sub Nr. 825/5.VIII.1943) a directorului şcolii primare mixte Udeni-Vlaşca, relativă la primirea a 19 publicaţiuni oferite de Ligă.

2. Dela filiale s'au primit şi s'au dat aprobări la corespondenţele următoare:

a) Nr. 13724/1943 (înregistrată la Nr. 684/1943) dela d. lt. colonel I. Teodorescu-Darie, prefect al judeţului Neamţ, care şi-a dat demisia ca preşedinte al filialei Piatra-Neamţ.

b) Nr. 1205/1943 (înregistrată la Nr. 845/1943) dela primăria com. Drânceni-Fălciu, face cunoscută reconstituirea filialei locale pentru reactivare în viitor.

c) Procesul-verbal din 4.VII.1943, însoţit de un tabel al membrilor înscrişi pentru înfiinţarea filialei L. N. R. în localitatea Moldova-Veche.

d) Procesul-verbal, din 10.IV.1943, primit dela Bacău, pentru înfiinţarea filialei L. N. R. în oraş; s'a primit şi o scrisoare (înregistrată la Nr. 837/1943) dela d. locot. rez. P. Mihăilescu, secretarul filialei.

e) Procesul-verbal, din 23.VII.1943, înaintat cu adresa Nr. 240/1943 (înregistrată la Nr. 152/1943) relativ la activitatea filialei L. N. R. Cetatea-Albă.

f) Nr. 19/1943 dela filiala L. N. R. Arad, relativă la conferinţa d-lui c. amiral Negru, ţinută în cadrul Ligii, în localitate.

g) Nr. 177/1943 (înregistrată la Nr. 865/1943) însoţit de două tabele cu numele persoanelor din comitetul filialei L. N. R. Iaşi: pe 1942—1943 şi 1943—1944.

h) Cu Nr. 811/23.VII.1943 (eşire) s'a autorizat d. inginer Emil Angelescu, din Giurgiu (strada Mihai-Bravu, 39), să fie membru corespondent al Centralei L. N. R. în Giurgiu, conform art. 62 din statut.

i) Reactivarea filialei L. N. R. Sighişoara (jud. Târnava-Mare).

3. S'a luat cunoştinţă şi s'a mulţumit la timp pentru donaţiuni, făcute centralei, în bani şi cărţi: 20.000 lei dela ministerul culturii naţionale, 20.000 lei dela d. Ştefan Ţoculescu (Bucureşti) şi cărţi dela domnii: general Ion Anastasiu, medic general dr. V. Panaitescu şi comandor Em. Oprişanu.

4. Pentru **Ziua Marinei** a.c. s'au luat dispoziţiuni, din vreme, cum să fie sărbătorită în ţară şi Capitală, la care autorităţile militare-civile au răspuns centralei L. N. R. cu aceiaş bunăvoinţă, ca şi în anii precedenţi. La librăria „Cartea Românească" va fi o vitrină a marinei, iar la radio-difuziune vor fi Miercuri 11 c., Sâmbătă 14 c. şi Duminică 15 c., emisiuni cu programe mărăşeşti.

5. Se dă citire referatului d-lui secretar general al Ligii, prin care se propune să se acorde d-lui Eanescu, casier şi şef-contabil al centralei L. N. R., 10.000 lei gratificaţie şi 10.000 lei ajutor de boală, drept recompensă a muncii devotate depuse în folosul Ligii Navale, aprobându-se întocmai propunerea din referat.

6. Cererea primită dela O. F. A. R. (înregistrată la Nr. 846/1943) nu s'a aprobat din lipsă de fonduri.

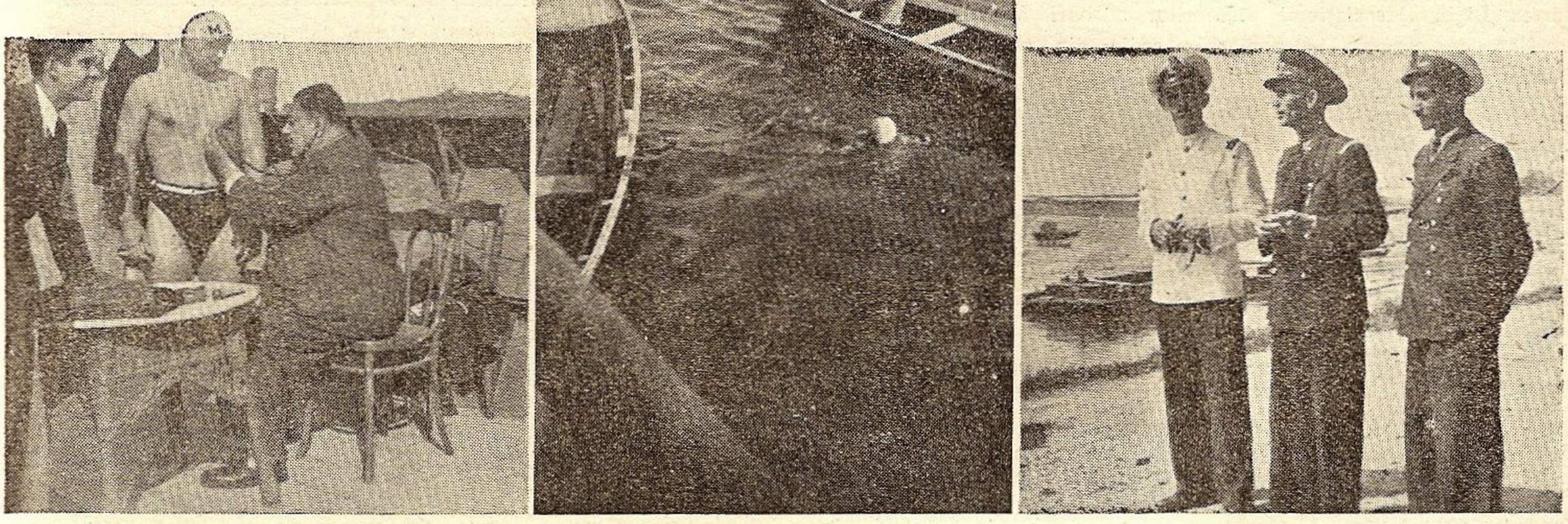
7. La propunerea verbală, făcută în şedinţă, de a se oferi mobilier, sau orice alte obiecte, „Asociaţiei scriitorilor militari români", care se instalează acum în local nou, se aprobă, în principiu, a se oferi acestei asociaţiuni obiecte trebuitoare în limita unei sume de care centrala Ligii va dispune.

Nemaifiind nimic de discutat la ordinea zilei, d. amiral-adjutant Păiş mulţumeşte membrilor comitetului şi închide şedinţa.

V. Amiral Adj. N. PĂIŞ
Preşedinte L. N. R.

C-dor A. NEGULESCU
Secretar General L. N. R.

SPORTUL NAUTIC



Campionatul Dunării. Călăraşi: (Stânga) Examinarea concurenţilor; (Mijloc) Campionatul Horacek la sosire; (Dreapta) Ofiţerii Portului

Marele Cross Nautic al Lacurilor

Duminică 22 August 1943, cu prilejul a 12 ani de rodnică activitate sportivă, Asociaţia **„Dor de Ducă"** a organizat al treilea Cross Nautic, sub preşedinţia de onoare a Domnului Amiral Adjutant Nicolae Păiş, Preşedintele L. N. R.

Crossul Nautic al lacurilor Capitalei s'a disputat pentru prima dată la 1 Iunie 1941, fiind cea dintâi probă de acest fel din România şi având ca ţel desvoltarea turismului nautic, prea puţin practicat la noi în ţară.

Distanţa pe care se concurează este de circa **12 km.**

Ambarcaţiunile întrebuinţate sunt caiacele, singurele care se pretează la turismul nautic şi transport peste obstacole.

Plecarea concurenţilor se dă la debarcaderul Asociaţiei **„Dor de Ducă"** pe lacul Băneasa superior, la orele 9 dim., din 2 în 2 minute; ei vor parcurge lacurile **Băneasa-Herăstrău-Floreasca** şi înapoi până la debarcaderul U. C. B. din Luna Bucureştilor, unde se va cronometra sosirea. Durata cursei este de circa 1 oră şi 10 minute.

Echipajul care va face timpul cel mai scurt va primi **Cupa Challenge „Dor de Ducă"**; ceilalţi clasaţi vor primi premii şi plachete, donate de Liga Navală Română şi Federaţia Română a Sporturilor de Apă.

Juriul a fost compus din:

Preşedinte de Onoare: **Do Amiral Adj. Nic. Păiş**

Preşedintele Juriului: **D. Comandor Eug. Săvulescu**

Membri Domnii: 1. **Ing. Berindei**; 2. **Ing. K. Dumitrescu**; 3. **Cpt. Ion Mircescu**; 4. **Dum. Minculescu**; 5. **Henry August.**

Preşedintele Comis. de arbitri: **D. Arsenovici**

Disputat anul acesta pentru a treia oară crossul Dor de Ducă a întrunit la start 8 ambarcaţiuni din care numai un singur echipaj nu a putut termina în timpul util, — proba fiind destul de grea, căci concurenţii au avut de vâslit pe o distanţă de 12 km. cu 4 escaladări de poduri şi diferenţe de nivel. In general comportarea concurenţilor a fost peste aşteptări de bună, ţinându-se seama de faptul că timpul de antrenament a fost foarte scurt din cauza lacurilor, cari au fost date navigaţiei numai de 20 de zile.

Crossul Nautic s'a bucurat de un desăvârşit succes şi a fost câştigat de echipajul dela A. S. Distribuţia compus din: Badea Dumitru şi Bunescu Gh. în timpul de 1 oră şi 1 minut. Al doilea a sosit echipajul A. S. Dor de Ducă compus din: Coman Ionel-Miulescu care a parcurs distanţa în 1 oră şi 2 minute. Al treilea sosit a fost echipajul A. S. C. F. R. compus din: Paşcanu Cucu şi Postolache Tache. Au urmat în ordine: A. S. Nautica Bucureşti: Ionescu Alex. şi Polnea C-tin, A. S. Dor de Ducă: Baur Roland şi Anastasiu Niki, A. S. Banca Naţională a României: Titel Petrescu şi V. Ştefănescu-Drăgăneşti şi A. S. Dor de Ducă: Pop şi Orban. După terminarea competiţiunii au vorbit d-l Comandor Drăghicescu din partea S. S. al Marinei, d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu din partea F. R. S. de Apă şi d-l Comandor A. Negulescu din partea Ligei Navale Române, la care a răspuns d-l Henry August Preşedintele A. S. Dor de Ducă. Cupa „Dor de Ducă" a fost înmânată câştigătorului de către d-l Comandor A. Drăghicescu reprezentantul d-lui General N. Şova Ministru S. S. al Marinei.

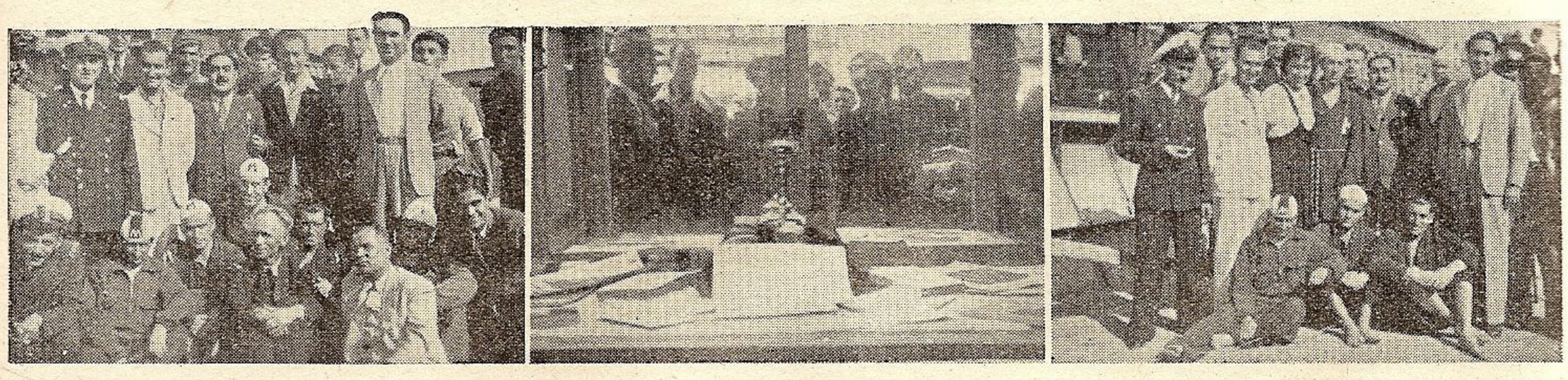
Campionatele de înnot ale Regiunei Muntenia

In prezenţa d-lui Comandor August Roman, Secretar General al S. S. al Marinei, ca reprezentant al d-lui Ministru S. S. al Marinei d-l General de Divizie N. Şova, a d-lui Locot. Paul Epureanu ca reprezentant al d-lui V. Amiral Adj. N. Păiş, Preşedintele Ligei Navale Române, a d-lui Comandor Negulescu Secretar General al Ligei Navale Române, a d-lui Lt. Comandor Eugen Săvulescu Preşedintele F. R. S. de Apă, A. Fătulescu, Preşedintele Regional de înnot a Munteniei, a d-lui Inginer A. Berindei Preşedintele F. R. de Canotaj, etc. s'au desfăşurat în zilele de Sâmbătă 21 şi Duminică 22 August a.c. în piscina ştrandului Obor, Campionatele Regiunei Muntenia şi concursul pentru Cupele **„Reintregirei"** şi **„Tineretului".**

Menţionăm cursa unei fetiţe începătoare, Drăgan Ana dela Stadiul Român, care a parcurs 50 m. piept în timpul de 1 minut, fiind clasificată I-a din 20 de concurente. De asemeni menţionăm frumoasa cursă a înotătorilor I. Slăvescu dela Viforul-Dacia şi N. Dumitrescu dela Liga Navală Română, care au parcurs 100 m. liber în timpul de 1 m. 08 s. 2 zecimi şi 1 m. 12 s. 2 zecimi al II-lea. Remarcăm şi pe copilul înnotător Marinel Gh. dela Liga Navală Română, care a parcurs 50 m. liber copii sub 14 ani în timpul record de 35 secunde.

Rezultatele technice sunt următoarele:

50 m. liber copii sub 14 ani: 1. Marinel Gh. (LNR)—35 s; 2. Lăzărescu A. (LNR)—41 s; 3. Bădulescu C. (LNR)—450.



Campionatul Dunării: (Stânga) Juriul şi concurenţii la bordul bricului; (Mijloc) Vitrina cu premii oferite de L. N. R. (Dreapta) Membrii clubului „Metropola"

50 m. spate copii 14—16 ani: 1. Marinel Gh. (LNR)—48 s.; 2. Cristescu G. (LNR)—48 şi două zecimi; 3. Atpetiti V. (LNR) —49 s.

50 m. piept fetiţe: Seria I: 1. Crâşmaru Maria (LNR)—1 m. 07 s; 2. Crainic M. (LNR)—108; 3. Paraschiv M. (St. R.)—1 m. 13 s. 8 zecimi.

Seria II: 1. Drăgan Ana (St. R.) — 1 m.; 2. Ionescu Victoria (St. R.)—1 m. 02 s.; 3. Michaela Popovici (LNR)—1 m. 04 s. 4 zecimi.

Seria III: Dragoş Ana (LNR)—1 m. 01 s; 2. Iacob Jeana (LNR)—1 m. 08 s; 3. Toma Tincuţa (St. R.)—1 m. 10 s.

Clasamentul pentru campionat: 1. Drăgan Ana (St. R.)—1 m.; 2. Dragoş Ana (LNR)—1 m. 01 s.; 3. Iacob Jeana (LNR)—1 m. 02 s.

100 m. piept domni: Seria I: Patrichi E. (CNR)—1 m. 32 s. 2 zecimi; 2. Georgescu M. (VD)—1 m. 36 s.; 3. Ionescu D. (VD)—1 m. 38 s.

Seria II: Popescu Gh. (VD)—1 m. 22 s; 2. Guguianu H. (LNR) —1 m. 30 s; 3. Vasilescu C. (C.F.R.)—1 m. 32 s.

Clasament pentru campionat: 1. Popescu Gh. (VD)—1 m. 22 s.; 2. Guguianu H. LNR)—1 m. 30 s; 3. Vasiliu C. (CFR)—1 m. 32 s.

100 m. liber domni: 1. Slăvescu I. (VD)—1 m. 08 s; 2. Dumitrescu N. (LNR)—1 m. 12 s. 2 zecimi; 3. Fischer Piciu (VD) —1 m. 13 s. 8 zecimi.

1500 m. liber domni: 1. Slăvescu I. (VD)—24 m. 28 s; 2. Dumitrescu N. (LNR)—26 m. 33 s; 3. Simanschi V. (CFR)—26 m. 50 s.

100 m. piept doamne: 1. Mărgineanu Nutzi (LNR)—1 m. 46 s.; 2. Weighelt Mariana (St. R.).

100 m. spate doamne: 1. Lorle Bauer (VD)—1 m. 50 s.; 2. Weighelt Mariana (St. R.)—1 m. 50 s.; 8 zecimi; 3) Mărgineanu Nutzi (LNR)—1 m. 58 s.

Ştafeta 4×50 liber doamne: Liga Navală Română: Walk-Over.

200 m. liber domni: 1. Slăvescu Ion (VD) 2'41"2; 2. Dumitrescu N. (LNR) 2'58"4; 3. Simanschy A (CFR) 3'04".

100 m. liber doamne: 1. Luşca Grigoriţa (LNR) 1'41"4; 2. Strofan Isabella (St. R.) 1'48"6; 3. Dumitrescu Elena (LNR) 2'05".

50 m. piept copii 14 ani: 1. Ionescu Mihail (CFR) 46'2": 2. Niciu I. (LNR) 48"4.; 3. Grecu Ion (St. R.) 51".

50 m. liber copii 16 ani: 1. Marinel Gh. (LNR) 34"8; 2. Ganga Aug. (CFR) 35"2; 3. Ozon T. (LNR) 36"8.

200 m. piept domni: 1. Popescu Gh. (VD) 3'20"; 2. Guguianu Honoriu (LNR) 3'24"; 3. Patrichi Ernest (CNR) 3'27"8.

3×100 m. mixt doamne: 1. LNR I. (Ionescu Geta Mărgineanu Elena, Luşca Grigoriţă); 2. LNR II. (Matache M., Pruncu M., Dumitrescu Elena).

4×100 m. liber domni: 1. Viforul Dacia (Fischer, Balş, Popescu, Slăvescu).

100 m. liber juniori: 1. Petrescu Gr. (LNR) 1'19"8; 2. Săvescu Paul (St. R.) 1'20"; 3. Ganga Ion (St. R.) 1'21"2.

400 m. liber domni: 1. Slăvescu I. (VD) 6'07"; 2. Dumitrescu N. (LNR) 6'31"; 3. Ganga Ion (St. R.) 7'39".

400 m. liber doamne: 1. Luşca Grigoriţa (LNR) 8'30"4: 2. Consuela Asan (VD) 9'25"; 3. Dărvărescu Doina (LNR) 10'54".

50 m. spate copii 16 ani: 1. Marinel Gh. (LNR) 46"; 2. Ionescu Mihai (CFR) 47'4; 3. Ioniţă (VD) 51".

100 m. spate domni: 1. Fischer Johann (VD) 1'27"; 2. Popescu Gh. (VD) 1'31"8; 3. Slăvescu Ion (VD) 1'32".

50 m. piept copii 16 ani: 1. Ganga Augustin (CFR) 42"; 2. Prună Miti (St. R.) 44"; 3. Lăzărescu A. (LNR) 45".

200 m. piept doamne: 1. Lorle Bauer (VD) 3'37"2; 2. Strofan Isabela (St. R.) 3'48"; 3. Mărgineanu Elena (LNR) 3'49"4.

3×100 m. mixt domni: Vif. Dacia 4'14"3 (Fischer, Popescu, Slăvescu); 2. LNR I (Guguianu, Fredi, Dumitrescu); 3. LNR II (Lăzărescu, Zaharescu, Petrescu).

Campionatele naţionale de înnot

Sub patronajul d-lui ministru al Marinei, general de divizie Nicolae Şova şi auspiciile F. R. S. de apă condusă de d. comandor Eugen Săvulescu, Prof. I. Gheorghiu Şef. Sportului Românesc, C-dor A. Negulescu, preşedinte, şi în prezenţa d-lor: comandori Dumbravă, Mocanu, Vlasopol, Bănică, şi a d-lor colonei: Fl. Rădulescu, Şerb Titus şi Cristescu, s'a desfăşurat în zilele de 21 şi 22 August a.c., în piscina ştrandului Obor campionatele naţionale de înnot şi polo pe apă, cu următoarele rezultate:

400 m. liber doamne: 1. Luşca Grigoriţă (LNR) 8 m. 32 s. (campioană naţională); 2. Ştofran Isabella (St. R.) 8 m. 55 s. 4/10; 3. Assan Consuella (VD) 9 m. 12 s.

Ştafetă 4×100 m. liber domni: 1. Ilsa — 4 m. 56 s. 4/10; 2. Viforul Dacia — 5 m. 08 s.; 3. Universitatea-Cluj — 5 m. 13 s.

100 m. spate d-ni: 1. Slăvescu Ioan (V.D.) 1 m. 26 s. 4/10 (campion naţional); 2. Fischer Yohann (VD) 1 m. 29 s. 8/10; 3. Şterbenz Adalbert (Ilsa-Timiş) 1 m. 30 s.

50 m. piept copii 14 ani: 1. Radu Dumitru (Ilsa T.) 43 s. 4/10 (campion naţional); 2. Grecu Ioan (St. R.) 49 s. 2/10; 3. Ionescu Mihai (CFR) 500.

100 m. liber juniori neoficial: 1. Avramescu Dan (VD) 1 m. 14 s. 6/10; 2. Tripa Ion (Crişana-CFR-Arad) 1 m. 15 s.; 3. Gill Hantz (Gr. Etnic German Braşov) 1 m. 15 s. 2/10.

1500 m. liber d-ni: 1. Slăvescu I. (VD) 24 m. 07 s. 6/10 (campion naţional); 2. Bohumiczki L. (Ilsa-T.) 24 m. 33 s.; 3. Tomescu N. (Crişana-CFR) 25 m. 28 s.

50 m. liber copii 16 ani: 1. Tripa Ion (Crişana CFR) 31 s. 8/10 (campion naţional); 2. Ciuplea Petru (Ilsa-T.) 33 s.; Ulen I. (Univ. Cluj) 33 s. 6/10.

200 m. piept d-ne: 1. Lorle Bauer (VD) 3 m. 38 (campioană naţională); 2. Isabela Stofran (St. R.) 3 m. 47 s. 2/10; 3. Sigmund Grette (Gr. E. G.) 3 m. 51 s. 2/10.

200 m. liber d-ni: 1. Slăvescu Ioan (VD) 2 m. 36 s. 6/10 (campion naţional); 2. Bohumiczki L. (Ilsa T.) 2 m. 39 s.; 3. Tomescu N. (Crişana CFR) 2 m. 52 s. 2/10.

100 m. liber d-ne: 1. Luşca Grigoriţă (LNR) 1 m. 36 s. 6/10 (campioană naţională); 2. Ligner Grette (Gr. Et. G. Bv.) 1 m. 40 s. 4/10; 3. Ştrofan Isabella (St. R.) 1 m. 48 s.

50 m. piept copii 16 ani: 1. Ganga Augustin (CFR) 40 s.

8/10 (campion regional); 2. Ionescu D-tru (VD) 42 s. 4/10; 3. Dumitriu Radu (Ilsa-T. 43 m. 8/10.

100 m. piept d-ni: 1. Popescu Gh. (VD) 1 m. 22 s. (campion naţional); 2. Sterbenz Ad. (Ilsa-T.) 1 m. 27 s. 6/10; 3. Hanganu V. (Iaşi) 1 m. 32 s.

Ştafeta 3×100 m. mixt d-ni: 1. Viforul Dacia 4 m. 02 s. (campion naţional); 2. Universitatea Cluj 4 m. 13 s. 2/10; 3. Ilsa-Timişoeara 4 m. 17 s. 8/10.

50 m. liber copii 14 ani: 1. Marinel Gheorghe (LNR) 35 s. 2/10 (campion naţional); 2. Bagiu I (Ilsa-T.) 37 s. 3/10; 3. Lăzărescu Anghel (LNR) 41 s.

100 m. piept juniori: 1. Munteanu c. (Ilsa-T.) 1 m. 29 s. 8/10 (campion naţional); 2. Guguianu

50 m. piept fetiţe: 1. Mekeş N. (G.Et.Ger) 47 s. 2/10; 2. Novac Eleonora (Crişana-Arad) 48 s. 2/10; 3. Lidner M. (G.Et.Ger) 53 s.

100 m. spate doamne: 1. Weigelt Mariana (St. R.) 1 m. 47 s. 2/10 (campioană naţională); 2. MDărgineanu Elena (LNR) 1 m. 48 s.; 3. Lorle Bauer (VD) 1 m. 50 s.

50 m. spate copii 14 ani: 1. Marinel Gh. (LNR) 47 s. 6/10; 2. Ionescu Mihai (CFR) 48 s. 6/10; 3. Ioniţă Gh. (VD) 49 s. 8/10.

400 m. liber domni: 1. Slăvescu I. (VD) 5 m. 59 s. 2/10 (campion naţional); 2. Tomescu N. (Crişana-Arad) 6 m. 06 s.; 3. Faur C. (Crişana-Arad) 6 m. 29 s.

50 m. liber copii 16 ani: 1. Tripa Ion (Crişana-Arad) 30 s. 4/10; 2. Ciuplea P. (Ilsa-T.) 32 s.; 3. Ulen I. (Univ. Cluj) 35 s. 4/10.

100 m. liber domni: 1. Bohuninsky L. Ilsa-T.) 1 m. 06 s. (campion naţional); 2. Slăvescu I. (VD) 1 m. 09 s.; Bâra Ion (U.-Cluj) 1 m. 10 s.

100 m. piept doamne: 1. Lorle Bauer (VD) 1 m. 39 s. 6/10 (campioană naţională); 2. Harest Magda (GEG) 1 m. 42 s. 4/10; 3. Mărgineanu Nuţi (LNR) 1 m. 45 s.

50 m. piept fetiţe: 1. Mekeş A. (GEG) 47 s.; 2. Sovac Eleonora (Arad) 47 s. 2/10; 3. Lidner Magda (GEG) 52 s.

Ştafeta 4×200 liber domni: 1. Crişana-CFR (Arad) 12 m. 01 s. 3/10 (campion naţional); 2. Liga Navală Română 13 m. 37 s.

50 m. spate copii 16 ani: 1. Maximilian Fredy (LNR) 41 s. 6/10; 2. Filip C. (Ilsa T.) 43 s.; 3. Guşu E. (Univ.-Cluj) 44 s.

Ştafeta 4×100 m. liber doamne: 1. Grupul Etnic German—7 m. 11 s. 6/10 (campion naţional); 2. Crişana CFR (Arad)—7 m. 50 s. 8/10; 3. LNR7—7 m. 52 s. 4/10.

200 m. piept domni: 1. Popescu Gh. (VD) 3 m. 10 s. (campion naţional); 2. Petri A. (U.-Cluj) 3 m. 11 s.; 3. Munteanu A. (Ilsa T.) 3 m. 18 s. 8/10.

Polo de apă: Clubul CFR. Bucureşti câştigă „Cupa României" cu următorul punctaj:

Matchuri jucate: 3; matchuri câştigate: 3; goluri marcate: 12; goluri primite: 8; punctaj; 5, faţă de Ilsa 3, Universit.-Cluj 1; Viforul Dacia 1.

Tuturor campionilor li s'au decernat diplomele FRS. de apă.

Campionatul „Dunării" 1943

Sub patronajul d-lui Prefect al jud. Ialomiţa, d-l colonel Leonida Popescu şi în prezenţa d-lui Primar al oraşului Călăraşi d-l Eugen Cialâc, Preşed. L .N. R. si a d-lor: Aj. Primar, N. Mocanu, Ing. Hârjen, Insp. Pp. Cpt. Gavrilă Ilie, Cpt. Alex. Aur, Cpt. Ionescu, Dir. Lic. Al. Z. Ionescu, Dr. Mirahorian, Prof. Scocioreanu, Prof. Poporăscu, Lt. Ţone, Lt. Bratu, etc. în organizaţia d-lui Soare Ştefan, şi sub auspiciile districtului polisportiv Ialomiţean, cu concursul căpităniei portului Călăraşi, s'a disputat Duminică 5 Septembrie a.c., după amiază, cursa de înnot Chiciu-Călăraşi, aproximativ 10 km. Lupta s'a dat între clubul Bucureştean „Metropola" şi „Atletic Club Ialomiţa", pentru cupele „General Virgil Bădulescu" şi „Eroul Colonel N. Deculescu", care au fost cucerite amândouă de clubul bucureştean. Centrala L.N.R. Bucureşti, prin delegatul ei Lt. Paul Epureanu, a distribuit tuturor concurenţilor clasaţi diplome, fanioane L.N.R. cărţi, broşuri, tablouri, etc. De remarcat munca şi stăruinţa depusă de căpitănia portului Călăraşi, care a condus tot timpul concurenţii în parcursul pe Dunăre dela Chiciu-Călăraşi, asigurând astfel punctul de căpetenie al cursei, siguranţa concurenţilor. Se menţionează o frumoasă vitrină aranjată în mijlocul oraşului, unde diplomele, fanioanele şi publicaţiile L.N.R. erau aranjate în locurile vizibile pentru marele public. Rezultatul tehnic al concursului este următorul:

1. Horacek Artur (Metropola Bucureşti) — 10 km. în 1 oră 25 minute; 2. Haeridin Hacâ (Atletic Club Ialomiţa); 3. Barbuc E. (Metropola). 4. Vasile Nicolae (A. C. Ialomiţa); 5. Soare Aurel (A. C. Ialomiţa); 6 Roşca I. (Metropola).

Cupa „General Virgil Bădulescu" a revenit Clubului Metropola cu 11 puncte faţă de 10 puncte totalizate de Atletic Club Ialomiţa. Cupa „Erou Colonel N. Deculescu" a fost câştigată de înnotătorul Horacek Artur dela Metropola Bucureşti, care devine astfel şi „Campionul Dunării" pe 1943.

Viforul-Dacia cucereşte Cupa „Eroilor Marinari"

In prezenţa d-lui Cpt.-Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F.R.S. de Apă şi a d-lui Lt. Paul Epureanu, delegatul Ligei Navale Române s'a disputat în piscina ştrandului Obor, Marţi 17 August matchul de Polo pe Apă pentru Cupă Eroilor Marinari, pusă în competiţiune de Comitetul Central al Ligei Navale Române, între Cluburile Sportive: Viforul-Dacia şi C.F.R.

Jocul frumos, fără prea multe opriri ale arbitrului, a dat ocazie C.F.R.-eului, să desfăşoare un joc superior şi energic. Cele 5 ofensive la poarta Viforului-Dacia, a dat prilej portarului Viforist Teo Kranz, să-şi arate valoarea clasei internaţionale din care face parte. Se poate spune că victoria Viforului-Dacia se datoreşte exclusiv lui Teo Kranz, întrucât rapoartele ofensive de goaluri este de 5—3 pentru C.F.R. La pauză punctajul era de 1-1 pentru ca în al doilea mi-tempo, Viforul-Dacia să câştige un punct care i-a adus şi Cupa „Eroilor Marinari" Echipele au avut următoarele formaţii:

Viforul-Dacia: Teo Kranz, Slăvescu I., Popescu Gr., Ion Manu, Niki Ifrim, Piciu Fischer şi Horacek.

C.F.R.: Iacobini Enrich, Radu Grigore, Vasiliu C., Simanschi V., Pătulea Teodor, Teodorescu Ţapu şi Satmary M.

Lt. PAUL EPUREANU

ATENŢIUNE! Fiind în pregătire un **album cu jocuri de cuvinte încrucişate,** sub îngrijirea D-lui **N. Ilieş** membru al L. N. R., abonaţii, cititorii şi prietenii revistei „Marea Noastră pentru tineret", sunt rugaţi a trimete pe adresa: *Tipografia „Marvan" S. A. R., Bucureşti, Bulevardul Principele Mircea No. 10,* pentru Albumul **„NIL"** jocuri de cuvinte, urmând ca cele găsite bune să fie publicate în album. Cele mai reuşite vor fi premiate.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 54, sobar dee teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%, telefon 2.07.57.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente. B-dul Elisabeta No. 34.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate. laborator technic.
„ELECTRO-CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
MAGAZINUL „LA PETRICA", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICARIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TAMPLARIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢÂPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TARGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 160
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart . . . . . „ 20
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vânătorii de Epave, de O. Negoescu . . . . „ 220
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . „ 10
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . „ 10
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu Paul . . „ 10
A. B. C. marinăresc în cinci limbi . . . . . „ 250
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100

Maşini Marine de Căpitan Ing. Grigore Halus . „ 1500
Plaja satului — Sporturile de apă la sate de Apostol D. Culea şi Prof. Victor Cojocaru . . . . „ 80
Războiul de croazieră de Caius C. Brediceanu . „ 220
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu . . . „ 5
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu . . . „ 200
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 120
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000

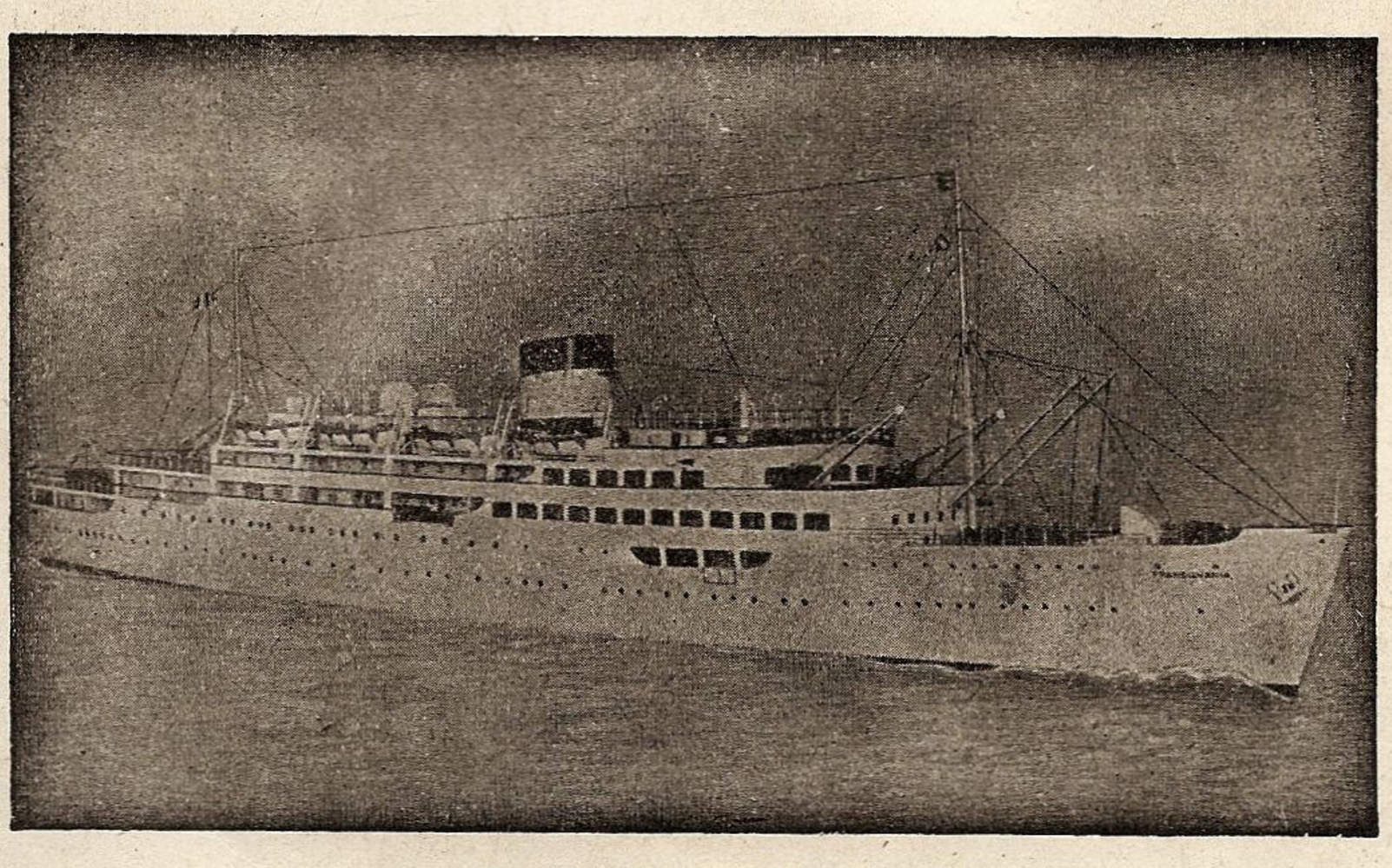
Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

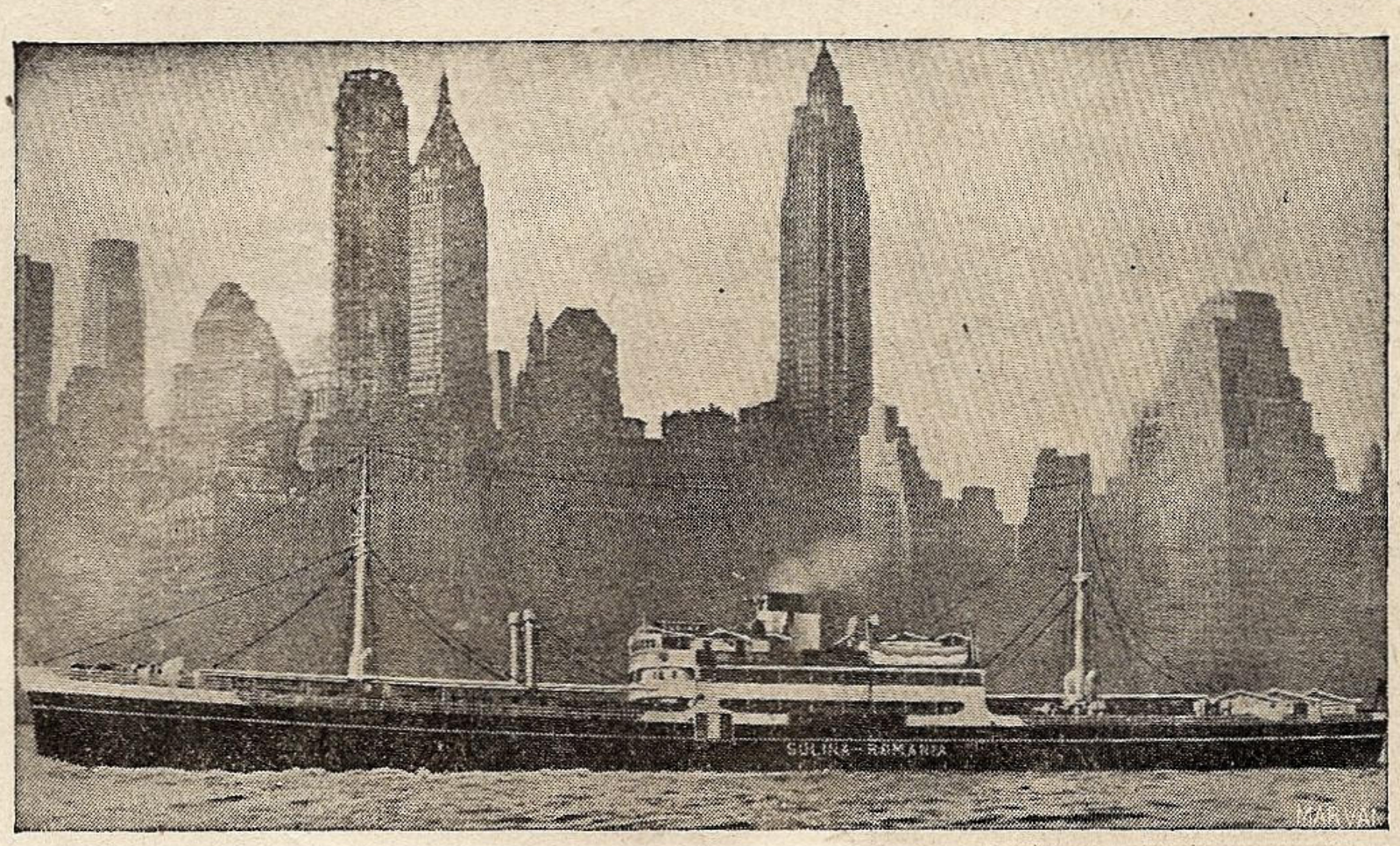
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

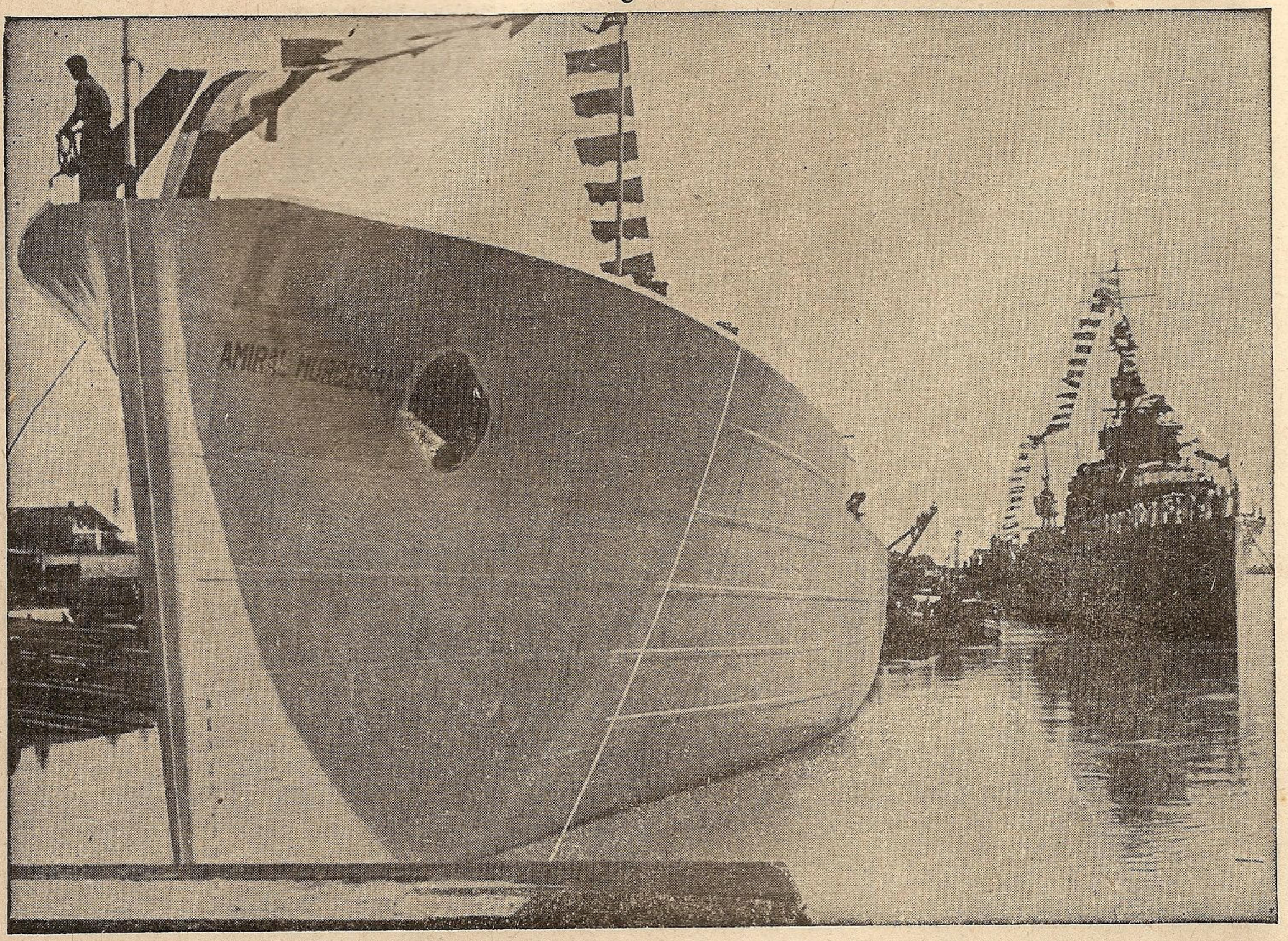


Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei-Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LEI 60

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)

CU TOT GERUL, INGERII PĂZITORI AI MĂRII VEGHEAZĂ!

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, Nr. 11—12

NOEMBRIE-DECEMBRIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU ✱ Secretar : Lt. inv. PAUL EPUREANU

Numărul 11–12

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.
Cont C. E. C. 12.778

Noembrie / Decembrie 1943

CUPRINSUL:

G=ral Virgil Economu : Mărturisirile unui candidat la marinărie . . . . . pag. 209
G=ral N. Şova, V. Amiral I. Bălănescu, C=dor A. Negulescu : Centenarul Artileriei Române . . . „ 212
Const. Virgil Gheorghiu, Cristian Teodorescu : Din isprăvile marinarilor noştri . . . . . „ 216
Ing. Vladimir V. Mendl : Rezistenţa la înaintarea navelor . . . . . „ 220
C=dor Ion Tănase : Războiul submarin . . . . . „ 224
Cronicar : Răsboiul Aero=Naval . . . . . „ 226
* * * Glasul Presei . . . . . „ 228
Căpitan de marină I. Receanu : O pagină din războiul marin . . . . . „ 229
Aurelian Păunescu : La bordul Canonierei „Bistriţa“ „ 231
Cpt. Z. Negulescu : Om la apă . . . . . „ 232
R. Constantiniu : Alarmă — Convoi — Mircea (versuri) . . . . . „ 233
D. Ciobanu=Dolj : Peisaj marin (versuri) . . . . . „ 233
Pimen Constant : Mare cenuşie — Aripi, Aripi, Aripi — Seară marină — Tânărul corăbier (versuri) . . . . . „ 234
Scarlat Preajbă : Recenzii . . . . . „ 235
* * * Informaţii . . . . . „ 240
* * * Ştiri din străinătate . . . . . „ 243
Lt. Paul Epureanu : Contribuţia Consiliului de patronaj la propaganda înnotului . . . . . „ 246
* * * Tabla de materie 1943 . . . . . „ 247

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000	**Pentru particulari . . . . . Lei 500** **Pentru străinătate . . . . . Lei 1000**

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 300 lei (maeştri, subofiţeri).

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET”. La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 200 lei.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajare ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 150 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 120 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	5.000.—	3.000.—	2.000.—
3 luni	10.000.—	6.000.—	4.000.—
6 „	20.000.—	12.000.—	8.000.—
12 „	30.000.—	24.000.—	16.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L.N.R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Arad	Ing. Şef V. Pop	Centrul Nautic al Tineretului Arădean Eroul Lt. „Dante Gherman“ (fost Cuibul Mureş)
2. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
4. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
5. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
6. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
7. C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
8. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
9. Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
10. Cahul	Col. D. Dobrescu	
11. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
12. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
13. Cetatea Albă	Maior C. Negulescu	La tribunal (grefă).
14. Chişinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieţei.
15. Constanţa	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
16. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
17. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
18. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
20. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
22. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
23. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
24. Vetrişoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
25. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
26. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura judeţului
27. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
28. Iaşi	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
29. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
30. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
31. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
32. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
33. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
34. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
35. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
36. Soroca	Maior A. Ursu	
37. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
38. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
39. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
40. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
41. Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului	La Clubul „Renaşterea”.
42. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
43. T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpitănia portului
44. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă“.

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

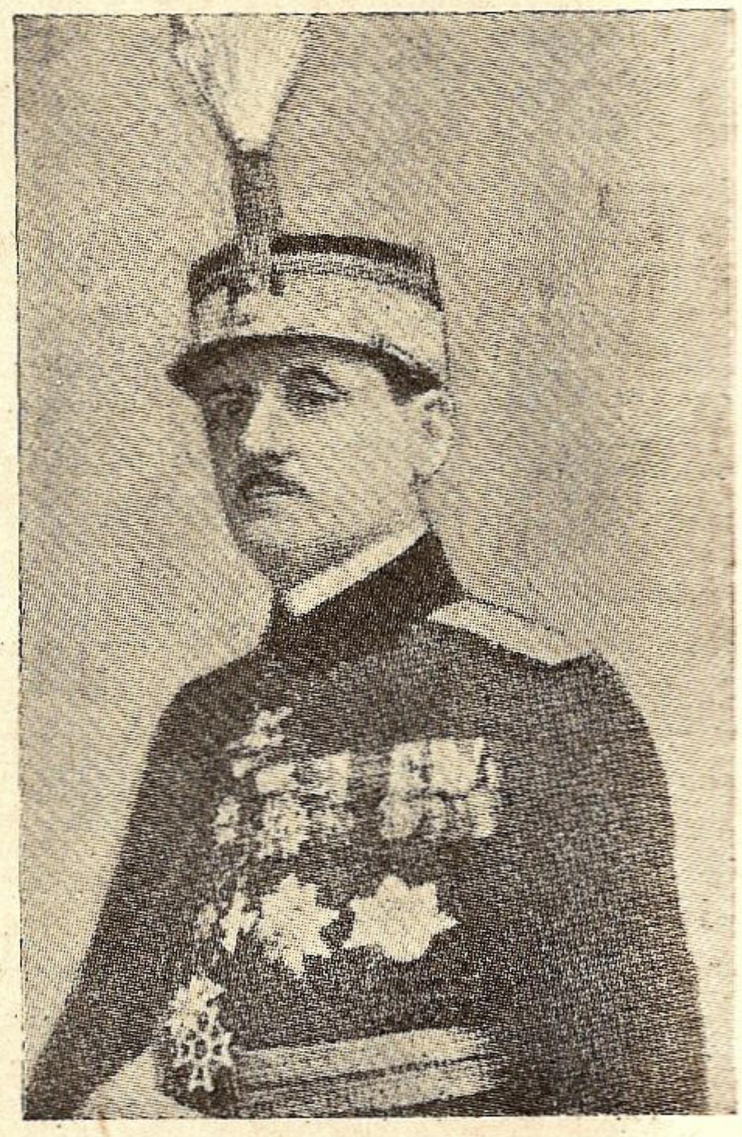
Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

Mărturisirile unui candidat la marinărie



de
G-ral de Divizie
VIRGIL ECONOMU

Incep prin a evoca câteva amintiri, care vor da mai mare înţeles şi justificare celor ce voi expune.

Acum 46 de ani, un tânăr elev al Liceului Militar din Iaşi, trece, după absolvirea celor 4 ani acolo, la Şcoala de ofiţeri din Bucureşti, care pregătea pe atunci ofiţeri de Infanterie, Cavalerie şi Marină. Cu câţiva ani mai înainte această Şcoală pregătea ofiţeri pentru toate armele.

După o primă reorganizare, Şcoala s'a scindat în două: Artileria şi Geniu, şcoală aparte (cu localul în Calea Griviţei, unde este astăzi sediul C. II A. şi al Comenduirii), iar cele trei secţii mai sus citate rămânând tot **Saint Spiriene,** cum cei glumeţi le spuneam pe atunci.

Tânărul elev la venirea sa în Capitală a încercat o primă deziluzie, căci tocmai în anul acela (1896) a trecut secţia Marinei, lângă cele de Artilerie şi Geniu, dar el nu s'a mai dus acolo din consideraţiuni pe care nu e cazul să le desvolt aci. Durere, s'a despărţit de prietenii săi buni: Teodoru Ilie, Stihi Eugen şi Vasilescu Matei, cu care la Iaşi trăise intens visul ofiţerului de marină în perspectivă, desenând marinari pe tablă ca şi pe pereţi, fără să mai vorbim de caiete (Matei era un talentat desenator), cântând cântece marinăreşti şi raliindu-se cu vioiciune şi prestanţă, impecabile, la comanda „Atenţiune — Sus Gabierii" a neuitatului Stihi, bravul Stihi, care a lăsat numele său vasului de război ce trăeşte şi azi şi care la 24 Iunie 1941 a primit iarăşi botezul focului. Se ştie jertfa eroică a lui Stihi în Campania 1916—1918. Pilda sa nu a fost fără folos.

Tânărul nostru candidat la marină, după doi ani iese ofiţer într'un regiment de Vânători, din care nu mai pleacă decât după şase ani, pentru a intra în Şcoala Superioară de Război (1906).

La gradul de căpitan, pe punctul de a se face maior, iată-l în Marele Stat Major, **capul** biroului Instrucţiei (răposatul general Crăiniceanu, fost Ministru de Război introdusese prin decizii şi regulamente cuvântul de **cap** în locul aceluia de şef şi comandant.

In biroul cu **Cap** a venit mai târziu pentru practică căpitanii: Crăiniceanu şi Ion Antonescu (astăzi Mareşal şi Conducător al României — să ne trăiască).

Cu acest din urmă, Capul de birou legase o strânsă camaraderie, colaborând amândoi la revista atât de bine văzută pe atunci „BULETINUL ARMATEI Şi MARINEI" (1913).

Mareşalul, de tânăr, vibrant şi patriot înflăcărat, era tare necăjit că Guvernul Ţării nu păşeşte cu hotărîre şi grabnic peste Dunăre, unde vedea ameninţarea cu lichidarea conflictului balcanic, în condiţii politice defavorabile pentru noi. Capul biroului Instrucţii era tot aşa de foc făcut şi tremura de ciudă că nu avem flota ce ne trebuia pentru apărarea intereselor noastre la gurile Dunării şi Marea Neagră, iar vasele comandate sau pe punctul de a fi comandate în şantierele străine nu i se păreau corespunzătoare cu nevoile şi pregătirea noastră de război. (Rusia la acea dată, amorsa inamiciţia noastră faţă de vecinul dela Sud, întrucât i se părea că acesta priveşte cu prea mult jind spre Constantinopol). Descărcarea acestor frământări a culminat în Nr. 6 din „BULETINUL

Conferinţă ţinută la Dalles.

ARMATEI ŞI MARINEI", unde căpitanii Ion Antonescu şi Capul de birou au scris: Cel dintâi un virulent articol ultimatum, cerând Guvernului Ţării de a nu prelungi expectativa şi a trece la acţiune, iar cel din urmă o critică şi un proect sumar de organizare al unei flote de război.

Şi unul şi altul cei doi căpitani au primit săpuneala ce s'a crezut că li se cuvine pentru marea lor îndrăzneală de a-şi fi exprimat fără înconjur ideile.

Intrarea în Campania din 1913 în August acelaş ani a împăcat pe „Ionel", iar Capul a rămas amărît, căci nici până astăzi „Chestiunea atacată" nu s'a rezolvat decât ca un nucleu ultra modest, foarte departe de situaţia şi nevoile noastre, măcar că în campania grea prin care trecem „Davidul a fost scânteietor faţă de groaznicul Goliat", după cum spune cu drept cuvânt Amiralul nostru Ministru al Marinei.

Vom vorbi mai jos despre proectul de organizare pomenit din Nr. 6 al Revistei B.A.M., deocamdată este de spus că la sfârşitul acelui articol, B.A.M. a înscris următoarea notă:

Este de deplorat, că o întreprindere atât de importantă ca aceea a creierii flotei noastre de război şi supusă unor idei atât de controversate nu este următoare unei largi discuţiuni în presa noastră militară. Regretăm. Nu cunoaştem ideile ofiţerilor noştri de marină.

Deschidem discuţia prin articolul camaradului nostru din armata de uscat, inspirat de bunul simţ care traduce o nelinişte sufletească lesne de înţeles şi de împărtăşit:

Să fie confirmat sau infirmat N.R.

Şi fiindcă vorbirăm de idee, e bine să reamintim că nu ne referim la colectivitate, la masa omenească. Masa nu are idei, ci stări de sentiment, masa nu este gânditoare ci afectivă. Cine doreşte să orietenze masa omenească nu trebue să se adreseze judecăţii ci afectivităţii sale. Ideile sunt personale, individuale şi individualitatea, poate fi elemente incomode şi de pătimire pentru curajul de a le susţine şi de a le striga. Totuşi ele stau la temelia progresului.

Pentru ideia creştină, Christos a întins braţele pe cruce. Ideia lui Mussolini a creiat Fascismul, iar a lui Adolf Hitler naţional-socialismul. Alinierea individualităţilor este anchiloză, moartea progresului, substituirea spiritului care se înalţă spre creaţiune, prin pâcla constrângerii de a nu gândi.

Spiritul gregar-turma-roboţii, numărul, comunismul, prin el viaţa, prin el moartea. Domnia tiranică a stăpânului faţă de sclavi stă la polul opus. Masele şi-au urmat întotdeauna călăii, iar când unul le-a vorbit frumos, l-au răstignit pe cruce.

Bolşevismul s'a purtat cu turma rusească tocmai după sistemul lui Procust cel cu patul. Dacă nu e potrivit teoriei i se taie picioarele omului, mâinile sau după caz, chiar capul, până ce se potriveşte cu patul. Ambianţa rusă unde s'a atins cel mai mare potenţial de abrutizare şi animalizare a maselor, este o perioadă trecătoare de întuneric care a trăit prea mult spre ruşinea geniului omenesc. Omul, în decursul vremurilor, a căutat să se avânte în armonia corpului, sufletului şi gândirii sale.

Desigur sub acest privilegiu va păşi şi în viitor spre desvoltarea omenirii, oricâte calamităţi şi constrângeri va mai avea de îndurat.

An cu an, viaţa îşi duce sborul, iar Căpitanul cu proectul se găseşte în anul 1919 Colonel şef de Stat Major al Corpului 6 de armată, cu sediul într'o capitală frumoasă şi măreaţă, vremelnic trecută sub altă stăpânire, dar care capitală nu poate fi nici uitată, nici părăsită şi nici nu va rămâne răsleaţă de Patria mamă.

Aci la Cluj, într'o bună dimineaţă un ordin ministerial (actualul Primar al Capitalei era Ministru de război), ordonă mutarea Colonelului ca şef de Stat Major la Inspectoratul Marinei, al cărui Inspector fusese numit Moştenitorul Tronului României!!!!

Multe surprize are omul în viaţa sa, dar una ca aceasta, pentru colonelul nostru a fost din cele puţine. A digerat contrastul care i-o dădea consolându-se cu năzuinţa sa vie din trecut de a deveni marinar. Scurt. S'a prezentat la noul post [1]), unde nici vis de şefie de Stat Major şi unde n'a văzut niciodată pe marele Inspector vlăstar Regal. In schimb a fost distribuit şef de Scaun la un birou, într'o cameră spaţioasă, peste drum de a Amiralului Comandant, cameră cu 4 birouri şi unde lucrau 3 străluciţi ofiţeri de marină (Roşca, Koslinschi, Păiş). Doi din aceşti distinşi ofiţeri ai Marinei româneşti au devenit Miniştri de resort iar cel de-al treilea strălucit comandant al Marinei Regale Române.

Contactul de mai multe luni în şir cu cei trei tineri ofiţeri însufleţiţi de cel mai curat ideal şi cu cele mai robuste speranţe a fost pentru şeful de Scaun o compensaţie şi o bază de solidă orientare în ascensiunea carierei sale. Nu au fost uitaţi şi nu vor fi niciodată, ori cât de ingrată ar fi memoria de ambele părţi. Nu ştiu dacă trinitatea este încântată de întruparea idealului lor şi dacă frumosul, sublimul, divinul aşteptat din sferele necunoscute, nepătrunse de spirit şi natură şi-a conturat apariţiunea în nebuloza speranţelor.

Apariţiunea idealului e totdeauna urîtă de mediocri, combătută de răi, tăgăduită de sceptici şi pusă la îndoială de cei slabi. Puţini vor şti să-l iubească şi mai puţini cei în stare să-l păstreze. Totuşi, credinţa în el a fost un privilegiu al sufletelor mari şi a-l afirma a fost o predilecţiune pentru cei tari de caracter.

Scurtă vreme după plecarea sa dintre răţoi, colonelul nostru devine general şef de Stat Major la un Inspectorat de Armată, unde o altă surpriză îi va fi rezervată.

Este numit delegatul Marelui Stat Major, în comisia de examinare a comandorilor pentru gradul de Contr'Amiral. Şi iată-i de astă dată îmbarcat pe un vas de război ca examinator în toată puterea cuvântului, alături de amiralul Scodrea, preşedintele comisiei şi de amiralul Gavrilescu, membru.

Candidaţii au devenit amândoi contr'amirali, iar unul din ei a deţinut înaltul post de Comandant al Marinei, până la ieşirea sa din cadrul activ al oştirii.

Pentru a doua oară a fost dat neconsolatului candidat la marină să constate ce elemente de elită are marina noastră, ce cultură serioasă, adâncă, lipsită de superficialitate şi ce posibilităţi pot realiza printr'o armonioasă conlucrare şi neştirbită solidaritate.

Ce ar fi putut face aceşti oameni cu spiritul lor nealterat de admiraţie pentru înaintaşi, cu setea lor de perfecţionarea marinarilor români, cu mândria titlului de ostaşi ai apelor, cu identificarea cu corpul navelor lor, cu pasiunea pentru întinsul apelor, în fine cu câtimea de primitivism care îi prinde aşa de bine şi căruia nu-i găsim pereche; dacă organizarea, dotarea, mijloacele, le-ar fi avut la îndemână, dacă politica noastră navală ar fi fost sănătoasă, dacă, aşa cum este astăzi, într'un an şi jumătate de război, această minunată cenuşereasă a apărării noastre naţionale a adus Patriei un extraordinar prisos de bărbăţie, jertfe şi victorii glorioase.

*

Comandant de mari unităţi opt ani în şir, subşef al Marelui Stat Major doi ani şi membru al Consiliului superior al Apărării Naţionale cinci ani, fostul candidat la marinărie a fost un colaborator direct la tot ce interesa organizarea şi întărirea puterii noastre militare. Contactul şi experienţa căpătată lângă marinari i-a fost de mare folos, căci i-a îngăduit să exprime fără timiditate şi cu temei păreri chiar în auzul Suveranului, Preşedinte de drept al Consiliului Apărării Naţionale, în care se încadra brava noastră marină şi care păreri cu toată unanimitatea de vederi au trebuit să se verifice la negativ, înainte de a se trece la înfăptuiri concrete. Şi iată cum se poate vorbi despre marină marinarilor, fără să fii marinar de profesie şi cum un Chinez de pe malurile Yank-ce-Kiang-ului poate fi mai puţin chinez pe malu-

---

[1]) Apariţia sa între marinari la Palatul Regal, Sala tronului cu ocazia nunţii princiare, a provocat nedumerirea camarazilor care îl întrebau curioşi: **Ce cauţi tu între răţoi?**

rile Dâmboviței „apă dulce, cine-o bea pe veci se duce", cum este cazul meu astăzi în fața Dvs.

Și acum, să vedem ce este cu articolul din Bul. A.M. Nr. 6 din Iunie 1913.

*

România la constituirea flotei sale de război trebue să țină seamă:

a) De cei 2 adversari cu care se poate întâlni în Marea Neagră.

b) De legătura strânsă între operațiunile probabile ale flotei și a armatei de uscat.

c) De mijloacele materiale pe care bugetele și asistența ni le pune la îndomână.

Prima forță navală străină în Marea Neagră este vrăşmaşul nostru ireductibil, Rusia, care dispune de puternice mijloace în această mare și la care noi nu opunem nimic.

Crucișetorul declasat Elisabeta și cele trei mici torpiloare existente de 50 de tone nu contează.

In eventualitatea unei conflagrațiunni în care Roinânia ar avea contra sa pe Ruși, este cert că soarta războiului s'ar decide pe uscat. Blocarea coastelor noastre este sigură și DEFENSIVA ne apare ca singură soluție.

Al doilea adversar probabil al nostru în acest mediu dispune de șase torpiloare a una sută de tone și un crucișetor la fel cu noi.

Și totuși, într'un viitor conflict cu aceștia noi trebue să asigurăm:

a) Libera navigațiune pentru noi.

b) Blocarea porturilor vecinului dela Sud.

c) Siguranța absolută a oricărei incursiuni pe coastele Dobrogei și asupra porturilor noastre.

d) O eventuală expediție cu forțe secundare pe anumite puncte de coastă.

e) O bază pentru această flotă.

Neputând organiza flote speciale pe măsura celor doi adversari ne trebueşte:

a) O puternică apărare de coastă (baterii puternice și ușoare pentru a ne apăra contra acțiunilor depărtate și apropiate.

b) O apărare submarină completată cu torpiloare submarine.

c) Unități de blocadă și de luptă.

d) Vase care ar pândi și ne-ar asigura contra torpiloarelor inamice.

e) In sfârșit un port militar la Mangalia.

*

a) Propunem ca nucleu trei vase de circa 4.000 tone.

b) Opt torpiloare cu mare viteză, cu artilerie puternică, tuburi lanstorpile și protejate.

Aceasta deocamdată, rămânând să se completeze în anii următori restul unităților cuirasate, al apărărilor submarine, precum și a portului militar de care este absolută nlevoie.

Vasele care s'au comandat, sau mai bine care sunt pe punctul de a se comanda, sunt cele mai scumpe și cele mai repezi.

Națiuni cari au cuirasate formidabile, și nu au auxiliare atât de extraordinare. In fine elementele așa de costisitoare sunt slabe, căci nu au nici o protecție.

(Era vorba de 4 contratorpiloare cu 36 mile viteză, a 5.000 de tone armate cu 3 tunuri de 12 cm., 5 tunuri de 75 mm. și 5 tuburi de lansat torpile fără nici o protecție).

*

Ce gândește astăzi vechiul candidat la marină, după peripețiile și experiența prin care a trecut?

Mai întâi se întreabă; dece am rămas așa în urmă, dece marina noastră s'a desvoltat la întâmplare, atât în domeniul comercial cât și militar? Dece nu am avut o politică navală?

N'a știut lumea diriguitoare că marea noastră este cea mai bună, cea mai ieftină și cea mai eficace cale de comunicație?

Că Dunărea ne leagă cu Europa centrală și cu orientul apropiat și că traficul nostru comercial pe uscat este o șesime față de cel pe apă (13%—87%)?

Că pe mare 8% trafic cu mijloace românești și 92% cu mijloace străine?

Că pe Dunăre 25% trafic cu mijloace românești și 75% cu mijloace străine?

Că străinii iau zece miliarde devize străine, că se îmbogățesc cărăușii și tânjesc producătorii?

Ba da! Dacă da, atunci suntem mai puțin patrioți ca alte popoare?

Nu. Dar atunci ce?

Să mi se ierte, contrazicerea, dar s'a făcut prea mult politica altora, cărora s'au jertfit mari interese ale apărării naționale.

Să încercăm a dovedi aceasta.

La temeiul întocmirii unui program naval sunt de luat în considerare următoarele elemente:

Situația politică:

Situația geografică.

Teatrul de operațiuni.

Condițiile economice.

Situația adversarilor.

Să vedem cum au fost luate în considerare fiecare în parte.

Politicește nimeni nu s'a îndoit și nu se îndoește nici astăzi că avem inamici jur împrejurul nostru, sigur.

Cu Rușii am avut alianțe militare în 1877—78 și în 1916—918. Ne-am ales sfârtecați în războiul Independenței și amenințați cu pierderea Moldovei în cel din urmă (Convenția Sturmer). Nu ne-a salvat decât revoluția bolșevică vremelnic pentru a-i simți, după 22 ani efectele.

Ce situație paradoxală am avut atunci! Oficial ne găsiam în tripla alianță și practic cu tripla antantă.

Prin logică deducție, Rusia este și rămâne vrăşmaşul nostru de totdeauna și dacă măsurăm puterea noastră militară pe apă și uscat, după acest etalon, găsim și cadru politic în care avem să lucrăm și pe cel militar. Cine poate mult, poate și mai puțin.

Toată lumea a văzut aceasta. Dar, încă odată, prea multă politică, politica altora.

Dacă suntem aliați cu Rusia, nu avem nevoie de flotă, iar dacă suntem contra ei, apoi atunci ne apără Tratatul dela Lausanne și celebra definiție a agresorilor.

„Libertatea trecerii prin Dardanele nu mai lasă România la discreția Rusiei". România se va forța să amenajeze pe liniile înaintate ale Nistrului și ale Prutului un baraj defensiv solid, sprijinit pe Carpați și Gurile Dunării. „Istmul Focșani-Galați trebue făcut inexpugnabil.

O flotă aliată (să-i zicem engleză) ar întreprinde acțiuni contra litoralului rus și ar fixa solid aripile fronturilor terestre, baraje înaintate ale Nistrului și Prutului sprijinite pe Carpați și gurile Dunării.

Este încă necesar în legătură cu tăria gâtului Focșani-Galați să se asigure stăpânirea fluviului și mării dela Galați la Chilia și dincolo de ea. Aripa dreaptă a frontului nu trebue să cedeze cu niciun preț.

Mai bine România să fie învăluită pela Nord (adică peste Carpații pădurоși, pe unde se poate face debușarea în câmpia ungară, întoarcerea munților și a Dunării, izolarea noastră — soarta Poloniei), decât pela Sud.

Importanța liberului său contact cu marea este capitală. Europa trebue să dispună liber de Marea Neagră și posibilitățile sale strategice (adică Anglia).

Cu alte cuvinte, marele conflict în viitor provocat de perturbatorul din Răsăritul Europei, pleacă la asalt contra Apusului.

Iar noi să ținem bine pe baraje înaintate, să nu cedăm cu nici un preț la dreapta, până vin Englezii (am văzut cum au venit în 1914, cum au venit în Polonia în 1939 și în Grecia și în Serbia în 1941) și să ne lăsăm învăluiți pela Nord, unde ne va apăra cine?

In 1914 a luptat în acest spațiu Austria și Germania, care a măturat teritoriul românesc și l-au ocupat în întregime, noi ne-am ales cu misiuni străine și cu armament care rămânea în stepele ruse măcar că eram aliați cu colosul. Astăzi Austria este desființată.

CENTENARUL ARTILERIEI ROMÂNE

OMAGIUL MARINEI

de General N. ŞOVA
Subsecretar de Stat al Marinei

Participarea Marinei Regale la centenarul artileriei însemnează mai mult decât o camaraderie a unei arme surori, este o participare de inimă, legătura între aceste două arme fiind cimentată printr'o convieţuire prelungită timp de aproape un sfert de veac a candidaţilor pentru gradul de sublocotenent. Dela 1896 şi până la 1920 Şcoala de Ofiţeri de Artilerie, Geniu şi Marină din Calea Griviţei a pregătit în comun pe tinerii candidaţi pentru tresa de ofiţer.

Această pregătire în comun a rezultat din faptul că mijlocul esenţial de acţiune în luptă al Marinei este tunul.

In trecut ca şi astăzi s'a dovedit că stăpânirea mărilor şi oceanelor a aparţinut acelor State cari au avut la bordul vaselor gurile de foc cele mai puternice.

Chiar după apariţia torpilei şi a minei, tunul şi-a păstrat caracterul de armă principală între armele Marinei de război.

Iată pentru ce astăzi, când artileria îşi serbează centenarul ei de existenţă, Marina Regală atât de apropiată de sora ei de arme prin această comunitate de mijloace de luptă şi de instrucţie, precum şi prin faptul pregătirei în comun a atâtor generaţii de ofiţeri, participă cu atâta bucurie la marea sărbătoare a surorei ei de arme celei mai bune şi-i urează din toată inima o ascensiune demnă de rolul ei ca armă principală în războiu, precum şi cele mai depline succese pe câmpul de luptă.

MARINA ŞI CENTENARUL ARTILERIEI ROMÂNE

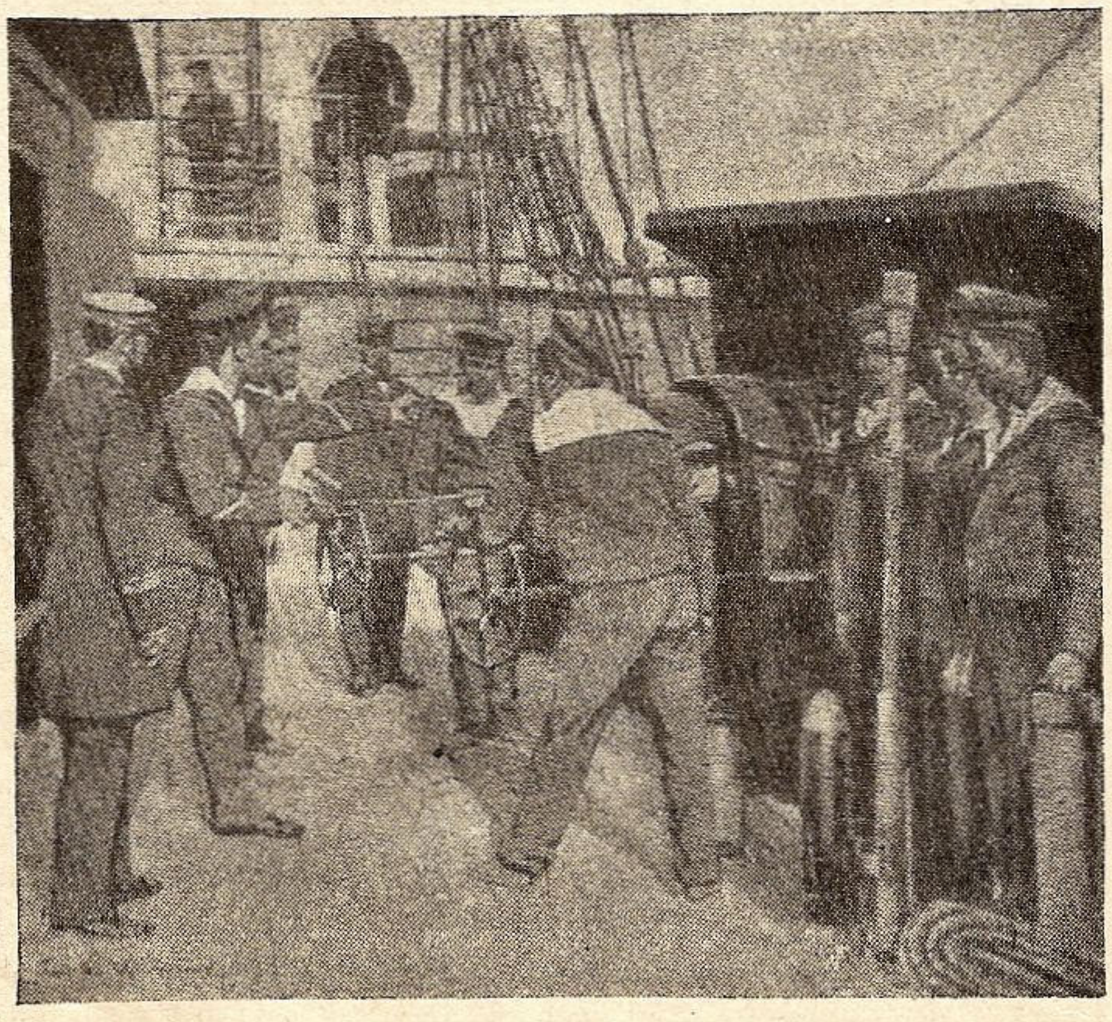
de V. Amiral I. BĂLĂNESCU

Centenarul artileriei române prilejueşte o sinceră bucurie pentru marinarii noştri bătrâni şi tineri, căci sărbătorirea acestei arme de elită este omagiul de recunoştinţă pe care Marina în mod egal îl datoreşte artileriei, armă de formaţiune mai veche, cu încadrare tehnică solidă, cu metode de instrucţie şi tragere judicios stabilite, la isvoarele cărora s'au pregătit primele noastre elemente conducătoare de artilerie de coastă şi artilerie navală.

Frăţia de arme dintre artilerişti şi marinari datează în mod temeinic din războiul de neatârnare din 1877—1878, când Marele Stat Major a luat hotărîrea să transforme portul Calafat într'un câmp întărit, încredinţând apărarea frontului despre Dunăre, flotilei române în colaborare cu ofiţerii de artilerie.

Marina urma să ia în primire 16 tunuri de 150 mm. şi 12 mortiere de 150 mm. dela armata rusă şi cu aceste guri de foc să armeze mai multe baterii de coastă, Comandantul flotilei, maiorul N. Dumitrescu Maican fu însărcinat cu comanda superioară a acestor baterii.

La începutul lunii Mai 1877, uvrajele bateriilor fiind



Artileria marinei pe crucişetorul „Elisabeta"

Germania este prezentă în conflict şi stă adânc împreună cu noi 1.500 de km. pe Valdai, Don, Volga şi Caucaz. Acestea sunt realităţile.

La 1914—918 strâmtorile au fost închise de Germani, atunci aliaţii Turcilor şi iată-ne blocaţi aci, iar în 1941 Anglia este în tabăra inamică, iar Turcia paznicul strâmtorilor în folosul Rusiei.

Consecinţele se văd acum când sovietele se bucură în Marea Neagră ce s'ar fi putut atenua prin pătrunderea să zicem de vase de război mari italiene din Mediterană, după ocuparea Cretei, insulelor arhipelagului şi Dodecanezului.

Aşa dar nici-o asistenţă în Marea Neagră. Presupuşii noştri sprijinitori la mii de kilometri care ne recomandă să ţinem pentru ei un avant-post al strâmtorilor cu un concurs iluzoriu din partea lor, în timp ce Rusia stă agresivă în hotarele noastre şi ale Germaniei care la 1914 a blocat Bosforul cu vasele Goeben, Breslau şi alianţa turcă, iar în 1941 Germania şi Italia sunt stăpâne pe Creta şi Dodecanez, adică cu ieşirile din Dardanele.

Este o situaţie de fapt în trecut, în prezent şi va fi şi în viitor.

Din punct de vedere militar, Rusia, imensă putere continentală, ca şi Germania, vor decide de soarta războiului pe uscat.

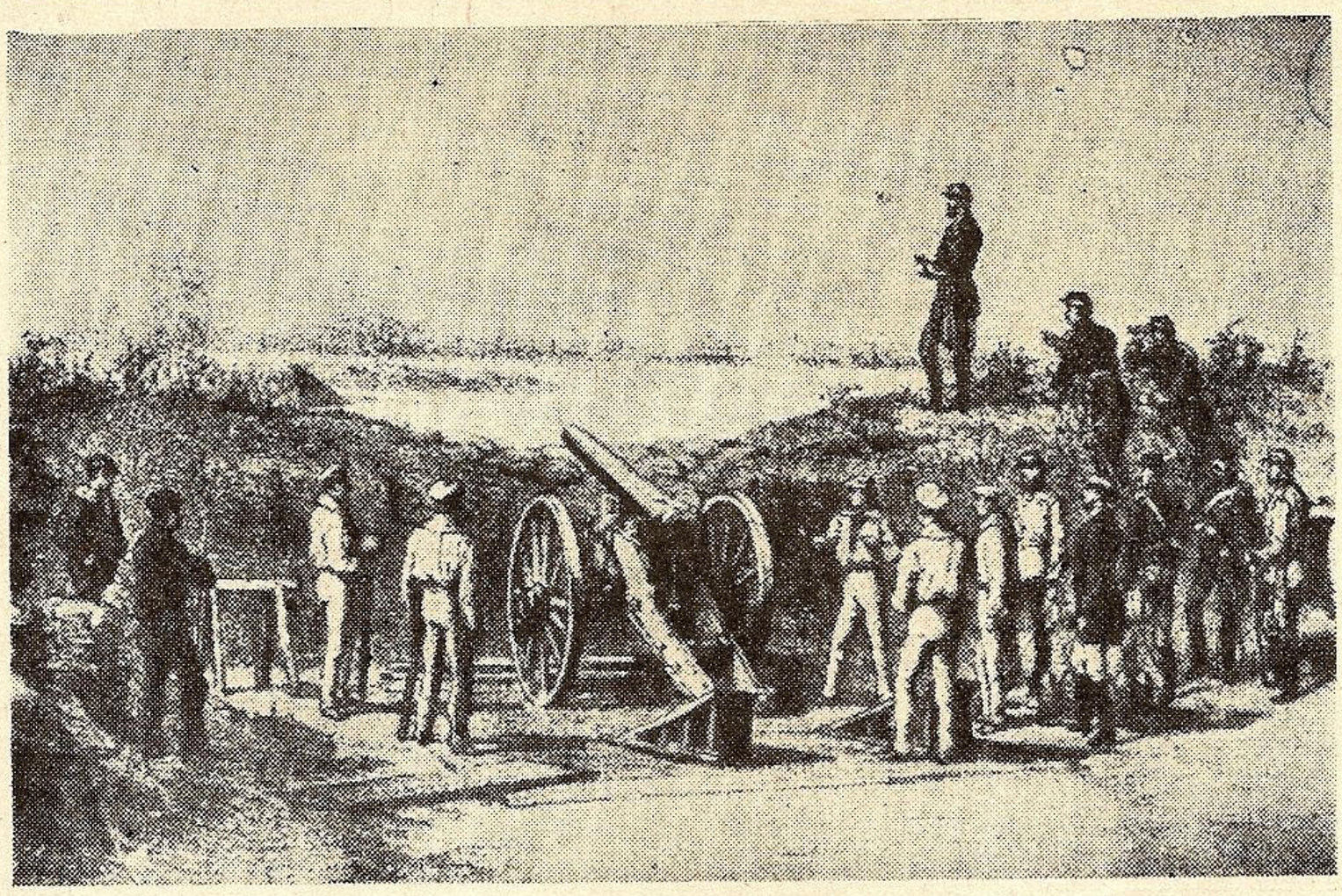
Este oare de imaginat că România singură ar putea sta în faţa formidabilului vrăşmaş dela Răsărit să-i ţină piept neclintită la dreapta şi cu stânga descoperită fără alianţa cu Germania?

Dacă Rusia, prin imposibil cu Germania, ar fi aliată, ce s'ar mai alege de capul nostru? Dar să zicem că Germania păstrează neutralitatea şi încă ne mai rămân doi vrăşmaşi pe lângă cel amarnic, Rusia.

Ar fi mult, prea mult pentru noi.

Concluzia firească este să fim tari pe uscat şi pe apă şi într'un sistem de alianţă politică care urmăreşte ţeluri ce se întâlnesc cu ale noastre şi care ne lasă grije numai într'o parte iar nu în trei. Acesta este infailibil Germania şi aliaţii săi. Preţioasa Finlanda în prima linie şi după ea toţi cei ameninţaţi de nelimitatul pericol rus spre a asigura barajul securităţii Europene. In viitor Marea Neagră cu complimentul său indispensabil Dunărea va fi în viitor un şantier economico-naval, unde se vor scurge produsele din Răsăritul Europei, spre centrul european şi invers. Iar România tare şi liberă trebue să fie prezentă — interes permanent al evoluţiei statului, o lege de existenţă naţională care cere jertfă, muncă şi tradiţie.

General V. ECONOMU



Domnitorul Carol I observând efectul focului bateriei de artlierie marină la Calafat 1877 — 1878.

terminate, serviciul era bine organizat, comandanţii de baterii erau parte din flotilă, parte din artilerie, iar personalul ofiţeresc şi servanţii erau în majoritate din flotilă.

Bateriile armate erau următoarele :

Bateria nr. 1 Carol I pe o înălţime de pe ţărmul Dunării, cu 2 tunuri de 150 mm., comandată de locotenentul State Alexandru din flotilă.

Bateria nr. 2 Elisabeta, pe ţărmul Dunării, cu 5 tunuri de 150 mm. comandată de căpitanul V. Urseanu, iar mai târziu de căpitanul M. Drăghicescu, amândoi din flotilă.

Bateria nr. 3 Mircea, la sud de bateria nr. 2, cu 5 tunuri de 150 mm. comandată pe rând de căpitanii Drăghicescu şi Urseanu. In această baterie era ataşat şi sublocotenentul Mardare N. din flotilă.

La 14 Mai 1877, ora 4 după amiazi, M. Sa Domnul Carol I, inspectează lucrările bateriilor nr. 1, nr. 2 şi nr. 3 şi se opreşte, aşezându-se cu statul său major la bateria Carol I, pe culmea Calafatului. Suveranul ordonă să se înceapă bombardarea cetăţii Vidinului.

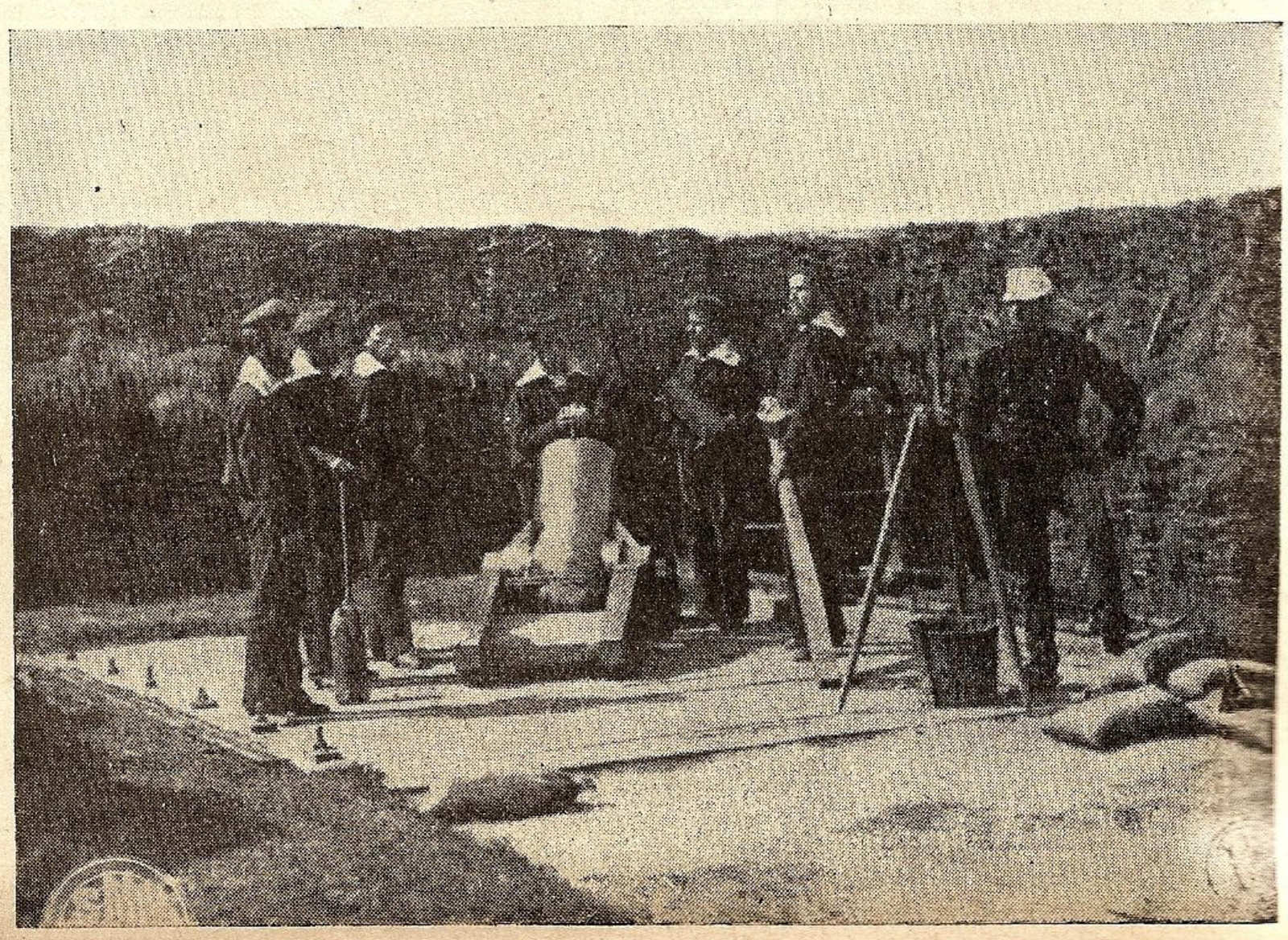
Primul foc fu tras de bateria nr. 1 Carol I. La a doua lovitură toate bateriile române deschiseră focul, iar cetăţuia Vidinului şi forturile apropiate turceşti, ripostau cu înverşunare. Pare că turcii erau informaţi de obiectivul de onoare, unde trebuiau să ţintească. Primul obuz turcesc nimeri în bateria Carol I, la mică distanţă de locul unde se afla Domnul, spărturile se împrăştiară pe deasupra bateriei, „Asta-i muzica ce-mi place", strigă viteazul Suveran, ridicând chipiul şi salutând obuzul inamic. Un puternic şi entuziast „Ura" isbucneşte din toate piepturile ostaşilor tunari. Cinci obuze de mare calibru, loviră bateria Carol I, trei căzură chiar în interiorul bareiei. Bateria avu câţiva morţi şi răniţi.

După 15 Mai, s'au mai terminat lucrările la alte baterii şi anume :

Bateria Independenţa nr. 1 cu 2 tunuri de 150 mm. şi 4 tunuri de 120 mm., comandată de căpitanul Orezeanu din artilerie.

Bateria Independenţa nr. 2 cu 6 mortiere de 150 mm. comandată de locotenent Perticari din artilerie.

De asemenea s'au mai instalat tunurile de 150 mm.,



Baterie de mortiere marină la Calafat 1877 — 1878

120 mm. şi mortierele de 150 mm. în bateriile Renaşterea, Ştefan cel Mare, Cuza şi Basarab, având comandanţi pe căpitanul Hacek din flotilă, şi locotenenţii Găman şi Stoica din artilerie.

Iată cum au luptat în cea mai strânsă colaborare, şi cu neţarmurit devotament către patrie, ofiţerii flotilei cu ofiţerii de artilerie, subt comanda superioară a maiorului N. Dumitrescu Maican, o figură ilustră, căreia marina română îi datorează o sinceră recunoştinţă pentru munca şi sufletul ce a depus la temelia organizării sale din trecut.

Dar adevărata operă a artileriei în pregătirea artileristică a tinerilor ofiţeri marinari mânuitori de tunuri pe navele de război, o aflăm în Şcoala de artilerie, geniu şi marină, unde începând din anul 1896, nouii sublocotenenţi de marină trebuiau să fie recrutaţi dintr'o secţie specială a marinei. Abia în anul 1920 se înfiinţează şcoala navală a ofiţerilor de marină.

Programele de matematici, ştiinţe şi cursuri militare ale acestei şcoli, fiind foarte ample şi riguroase, iar corpul profesoral compus din eminenţi ofiţeri de artilerie şi geniu cu studii în şcoala politechnică din Paris, toate acestea au contribuit ca promoţiile de ofiţeri de marină să fie apte a îmbrăţişa cu succes cariera marinărească şi să întemeieze cu adevărat un mănunchiu de ofiţeri distinşi pregătiţi în artileria de coastă şi artileria navală.

Noi, foştii elevi pregăttiţi în Şcoala de artilerie, geniu şi marină în anii 1898 şi 1899, ştim cât de mult datorim eminenţilor noştri dascăli şi mari scriitori militari de odinioară, stele de întâia mărime în arma artileriei : maiorii ajunşi în urmă generali Iliescu, Lupescu, Ghenea, Toroceanu, Angelescu şi Rudeanu, căpitanii Burileanu, Negrei şi tot asemenea maiorii Panaitescu Scarlat, Istrate şi Mihail din arma geniului.

Cu prilejul centenarului artileriei, evoc cu recunoştinţă aceste figuri alese, cărora se datoreşte în mare parte îndrumarea spirituală a marinarilor noştri pe căile rodnice ale ştiinţei şi cunoştinţelor militare tehnice, cu care armaţi ei au putut să pătrundă numeroasele probleme tehnice şi tactice pe care le cuprinde, în lungul şir de ani, activitatea ofiţerului de marină pe navele de război.

ROMANUL ARTILESIEI NAVALE

de C-dor A. NEGULESCU

Dă-i primul : dă-i zdravăn ;
dă-i mereu !
Percy Scott

Crâncenă a fost lupta dintre tun şi chiurasă în decursul celor o sută de ani ce se împliniră acum, — dar mai crâncenă fu cea dintre tradiţionalism şi evoluţionism, în toată lumea ca şi pe la noi.

Materialul, — tunuri şi muniţii, — era înscăunat la bord încă de pe vremea navelor cu rame, — dar spiritul artileristic pentru folosirea cât mai în vederea scopului, a întârziat să se îmbarce până în preajma trecutului război.

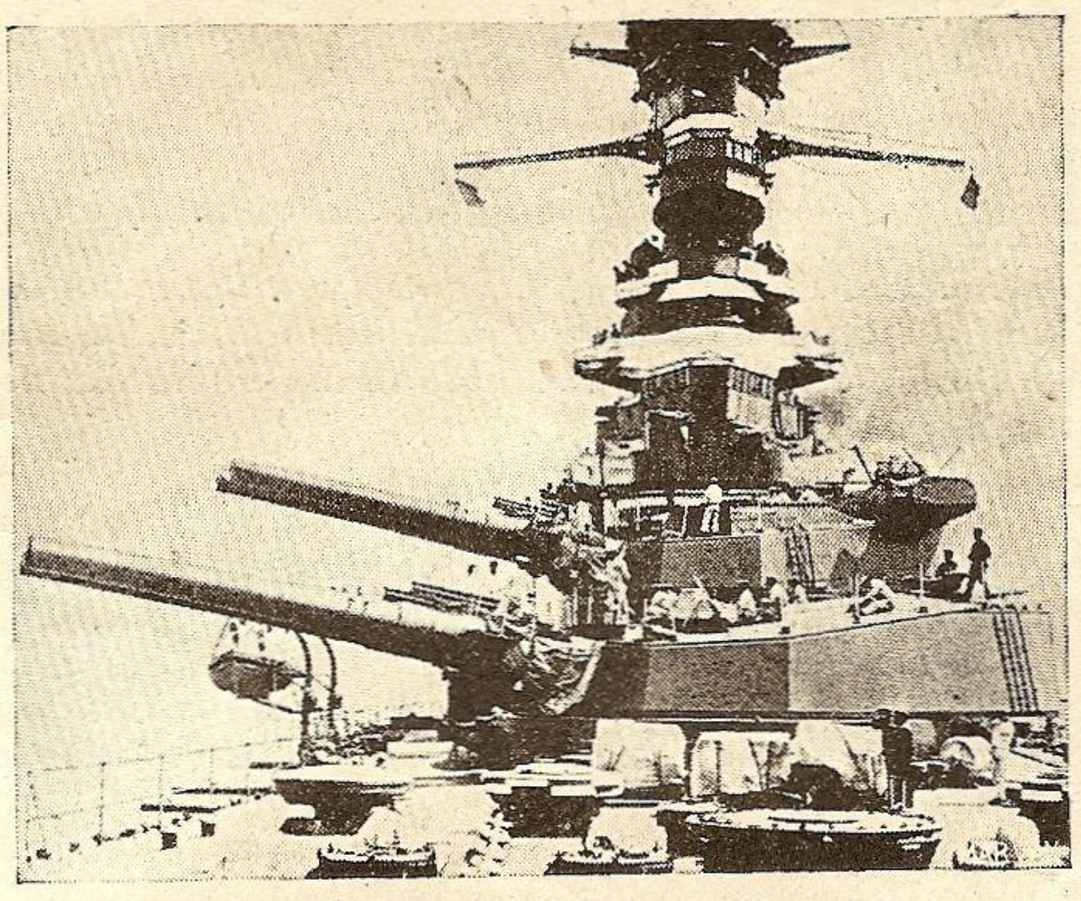
Pe vremea ramelor, cu forţa muschiulară a sclavilor şi a criminalilor ca motor, spiritul militar dela uscat domina şi operaţiunile de pe apă, nava fiind socotită ca o platformă mobilă care prelungea uscatul. Odată cu descătuşarea galerienilor din lanţurile cu care erau legaţi de bancuri şi înhămarea în locul lor a vântului ca motor ; odată cu introducerea pânzelor, — prin 1571, — începe şi drama artileriei la bord.

Capriţiozitatea acestui motor, durata din ce în ce mai mare a călătoriilor, mărirea suprafeţii velaturii, manevra navelor izolate sau în escadră, a făcut să se desvolte din ce în ce mai mult ştiinţa, arta marinărească, navigaţia şi evoluţia. O epocă îmbătătoare, poetică, romantică, în care marinarul dispreţuia uscatul cu tot ce era pe el, oameni şi metode.

Tunurile ? Artileria ? Un auxiliar pentru a distruge hamurile, arborada navelor inamicului, ca la momentul oportun tunari şi marinari să sară la abordaj şi să captureze vasul duşman prin luptă corp la corp, cu săbii şi topoare.

Ca ilustrare redăm după marele pictor francez Haffner [1]) la ce se reducea rolul artileriei la bord :

„Tunurile erau de bronz sau fontă ; se încărcau pe la gură ; aprinderea încărcăturii se făcea cu ajutorul unei cordiţe de care se trăgea spre a aprinde amorsa din lumina culatei ; ochirea în direcţie se făcea cu pârghii care deplasu afetul, iar în înălţime cu pene care se băteau sub culată ; iuţeala focului era unul la patru sau cinci minute.



Artileria de pc cuirasatele moderne.
In catarg Fire — directorul.

Şeful de piesă urmărea încărcarea şi ochea, servanţii alergau dela o piesă la alta. In forfoteala aceea doi oameni rămân liniştiţi : maestrul tunar, care supraveghează cele 30 tunuri din bateria sa, şi ofiţerul bateriei care, cu glas tunător bineînţeles, strigă din când în când :

— *„Tăcere ! Sânge rece ! Nu vă grăbiţi !"*

Lupta începe la câteva sute de metri pentru a găuri corpul sau a distruge aborada. Navele se apropie până la aşteptatul abordaj. Atunci tragerea încetează, tunarii se înşirue pe două rânduri la spatele tunurilor şi cu ofiţerul în funte, dau buzna pe punte".

Anul 1843 : maşinile cu aburi încep a fi introduse la bord ca auxiliare ale velelor, în vederea acalmiilor sau a vânturilor contrarii.

Anul 1878 : velele nu au dispărut cu totul, dar de astădată ele sunt ajutătoare. Tunurile se perfecţionează, dar tragerea, mentalitatea rămâne aceeaşi ca pe vremea navelor cu pânze. Ochitorul stă la 1,50 metri la spatele tunului, care se încarcă pe la culată, dar focul se da tot cu cordiţa.

Ochirea se făcea prin două cătări în formă de V, una cu vârful în sus, alta cu el în jos : se trăgea când cătările şi ţinta, aşezate respectiv la 1,50 m., 270 m. şi 1 kilometru de ochitor, erau în linie dreaptă.

---

[1]) Cent ans de marine de guerre.

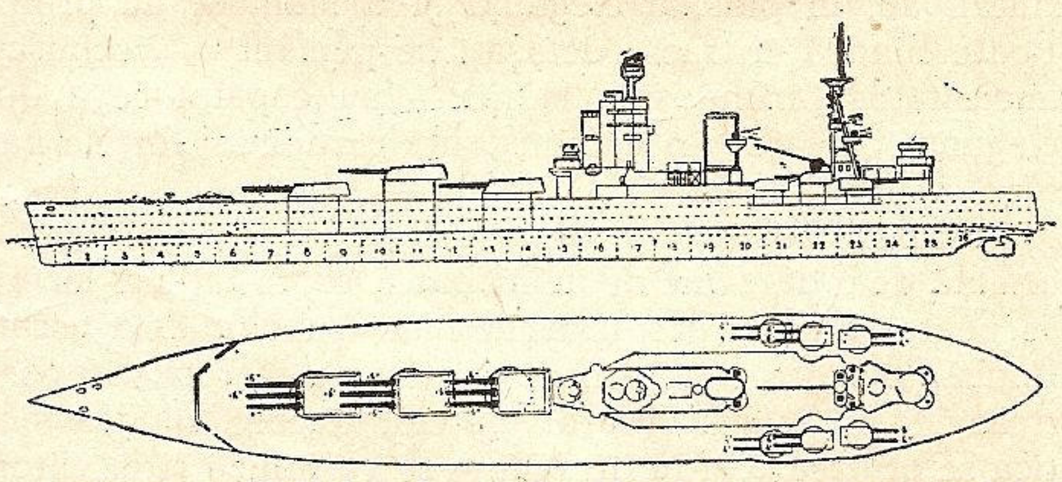
Marinarii trăiau încă sub farmecul navelor cu pânze, erau excelenţi navigatori şi manevrieri, dar artilerişti nu. Ofiţerii de artilerie îmbarcaţi la bord purtau în Franţa uniforma dela uscat, cu o ancoră la chipiu şi erau dispreţuiţi, socotiţi pedanţi, mai ales când aveau şi rău de mare.

Rezultatul acestui dispreţ ? La bombardarea Alexandriei 8 vase de linie au tras peste 3.000 de obuze dar numai zece au atins ţinta, restul căzând în oraşul care trebuia menajat ; noroc că nu toate au făcut explozie ! La Santiago de Cuba deasemenea flota americană nu a reuşit să nemerească ţinta, escadra spaniolă a lui Cervera, care sta pe loc, decât cu 2% din lovituri.

Amirali englezi au încercat să atragă atenţia că rostul unui vas de război este să lovească până la copleşire pe inamic, strategia şi tactica nu însemnează nimic dacă nu poţi lovi sau dacă loveşti prost. Ei au cutezat să introducă pe navele lor metodele dela uscat, — dar s'au izbit de zidul chinezesc al tradiţiei. Percy Scott în 1889 şi Fischer în 1901 au propus generalizarea pe toate navele a metodelor aplicate de ei graţie cărora obţinuseră 80% de lovituri în ţintă ; s'a opus parlamentul, speriat de ideile revoluţionare ale celor doi amirali, profanatori ai tradiţiei şi ai memoriei lui Nelson !

Rezultatul ? Bătaia tunului lungindu-se distanţele s'au mărit, dar metodele rămânând aceleaşi, nu s'a putut dobândi nicio lovitură bună !

Acelaş lucru s'a întîâmplat şi în Franţa amiralului Gervais, care era în fruntea aşa zisei „şcoala nouă". Nu a lipsit nici umorul. Cei care încă nu înţelegeau rolul



Aşezarea artileriei de luptă tip „Nelson" : trei turele axiale triple în provă.

calculului probabilităţilor în tragere şi ca atare nici al salvelor şi al regulării tragerii prin „încadrare", ziceau în batjocură : :

— „Noi ne sileam să *atingem* ţinta ; domnişorii de azi se mulţumesc să o *înrameze („l'encadrer")* !

Dar nici revoluţionarii, cu toate trăsnetele ce-i ameninţau, nu s'au dat învinşi: erau şi marinari şi artilerişti. Treptat s'au închinat şi visătorii în faţa realităţii. Armamentul se perfecţiona, bătaia devenea din ce în ce mai lungă, iuţeala de tragere ma irapidă, viteza iniţială şi puterea de pătrundere din ce în ce mai mare, — şi numai metodele de tragere, de folosire să fi rămas aceleaşi ?

Şi aşa pe rând s'au îmbarcat în fine goniometrele şi lunetele de tragere, telemetrele pentru măsurarea distanţelor, observaţia aeriană, automatismul, tragerile în salve, încununate prin conducerea centrală a focului, aşa zisul *„fire-director"*, prin care un singur ofiţer are în mână toată artileria bordului, pe care o conduce automat, astfel ca să împlinească principiul de bază ce duce la victoria navală : :

„Dă-i primul ; dă-i sdravăn ; dă-i mereu".

sau în traducere liberă : „Pocneşte-l primul ; pocneşte-l sdravăn ; pocneşte-l mereu !"

După Franţa şi Anglia, metodele noui cunoscute şi aplicate la uscat, fură adoptate pe rând şi de marina germană, cea japoneză, italiană, americană, rusă. Lupta de la Yalu (1882) între chinezi şi japonezi, cele dela Port-Arthur şi Tsushima (1905) între ruşi şi japonezi dovediră pe teren că victoria este de partea celui care ştie să folosească puterea focului. Victoriile japonezilor şi costisitoare experienţe americane, care au mers până la sacrificarea unor nave de tip mai vechi, au înrâurit nu numai metoda, dar şi construcţia navală, stabilind aşezarea artileriei în turele axiale care permit concentrarea rapidă a focului şi tragerea pe salve din orice bord.

Cel mai modern tip de vas de linie britanic „Nelson" are 9 tunuri de 406 mm. în turele triple, putând trimite la 32 de kilometri proectile grele de o tonă de fiecare piesă, din 30 în 30 secunde !

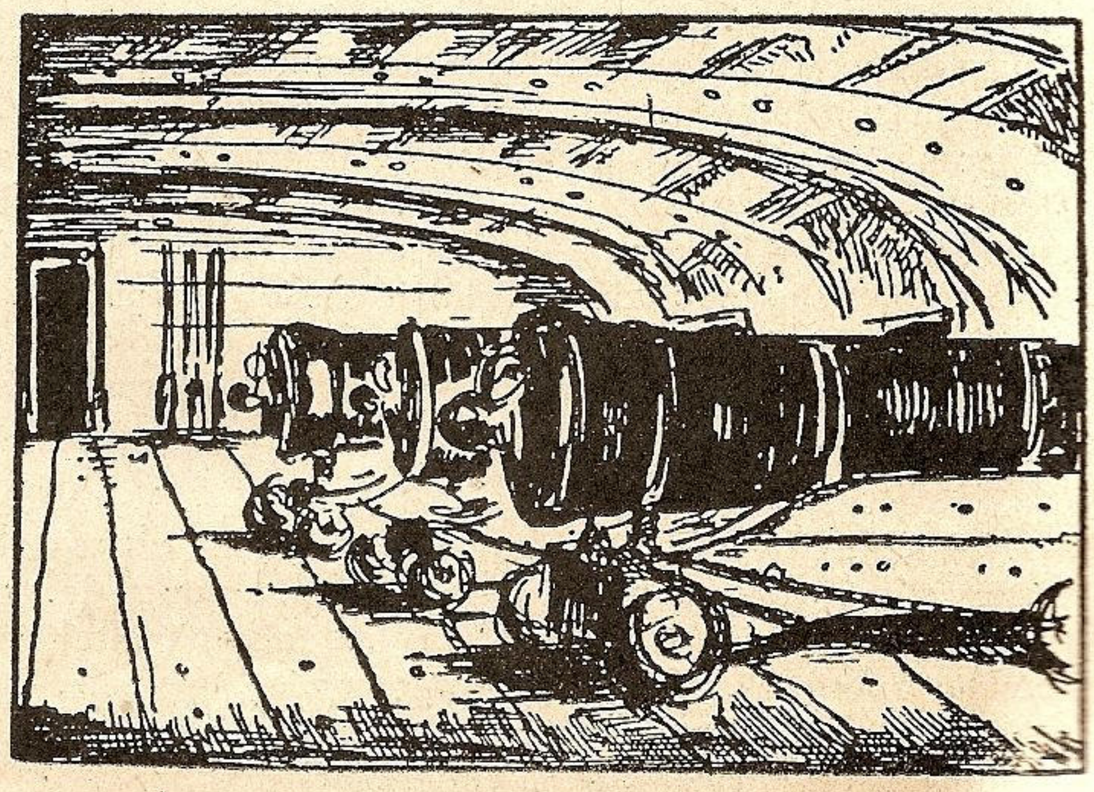
Nava franceză „Normandie" construită după aceleaşi principii, are 12 tunuri de 350 mm. în turele axiale cuadruple.

DAR LA NOI ?

Nici marina noastră nu a fost scutită de asemenea şovăeli, deşi nu am avut chiurasate, ci doar pe vremuri un crucişetor „Elisabeta".

Noi nu am avut propriu zis tradiţie marinărească, dar ctitorii marinii noastre urmând şcoli navale străine, ocolind pământul pe fregate cu pânze, s'au reîntors în ţară şi cu mentalitatea de acolo din acele vremuri de a dispreţui uscatul, de a visa un Trafalgar românesc. Această mentalitate era în contrazicere cu a altora, mai ales a celor care, proveniţi din şcoala de artilerie, geniu şi marină au trăit la un loc cu artileriştii dela uscat în atmosfera creată de profesori şi instructori de valoare ca generalii Coandă, Năsturel, Lahovary, Burileanu, Negrei, Constandache, nu numai că nu au dispreţuit uscatul şi metodele lui balistice, contrariu, au luptat pentru o cât mai strânsă colaborare între forţele de apă şi cele dela uscat. Iar şcoala navală şi şcoala de război la care au fost primiţi şi marinarii după o veche propunere a lui Jean Bart, au cimentat această colaborare dusă până la înfrăţire.

Generalul Herjeu în prefaţa la cartea „Războiul pe Dunăre" a căpitanilor Eugen Botez şi N. Kiriţescu scria: „ofiţerii noştri de marină sunt excelenţi manevrieri şi navigatori, desăvârşiţi marinari, dar le lipsesc spiritul militar". Aceasta la sfârşitul veacului trecut, ca dela începutul celui actual mentalitatea să se schimbe, glasul tunului să trezească şi spre el atenţia marinarilor. Răz-



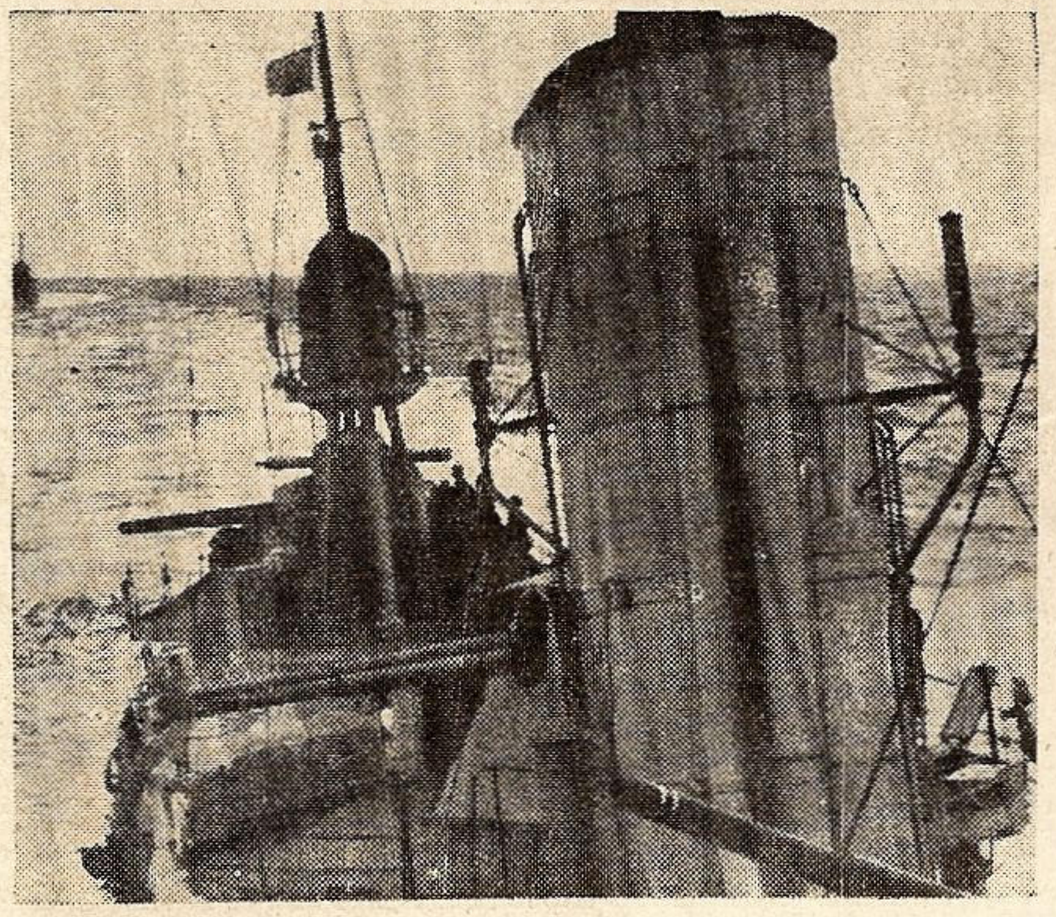
Baterie de pe bordul unei nave cu pânze

Din isprăvile marinarilor noştri

Iarna, pe frontul Mării Negre...

de CONST.-VIRGIL GHEORGHIU
reporter de război S.M.P. pentru Marină

In călătoria pe care o făceam cu trenul spre litoral — străbătând pustietatea albă a Bărăganului — mi-am adus aminte de primele întâlniri pe cari le-am avut, astă vară, cu marinarii. Venisem la ei, după ce însoţisem pe



In misiune

câmpurile de luptă trupele de vânători de munte, de dorobanţi, cavalerişti, pioneri, artilerişti şi după ce activasem şi la unităţile de aviaţie. Peste tot ostaşul şi ofiţerul român — indiferent din ce armă face parte — are o capacitate de luptă şi de rezistenţă care întrec orice închipuire. Cred că e unic în lume. Am întâlnit, după trecerea Nistrului, o unitate de vânători de munte, care rămânând izolată câteva zile, din cauza ploilor şi a inundaţiilor, a continuat bătălia fără o firimă de pâine şi fără o cutie de conserve. Când au venit ofiţerii germani ca să ne felicite pentru victoriile obţinute ei ne-au întrebat, curioşi: „Ce aţi mâncat timp de cinci zile, căci trenurile de luptă şi bucătăriile au rămas în urmă?". Noi am început a râde. Nu am voit să le spunem, dar ei au aflat mai târziu adevărul.

Vânătorii de munte, pentru a nu da nici un pas înapoi, s'au hrănit — cinci zile — continuând lupta cu... grâu! Lanurile de grâu nu erau încă secerate. Noi am cules spicele, le-am scuturat, am fiert boabele în gamele şi le-am mâncat. Asta a fost hrana de cinci zile: Boabe de grâu fierte şi... zeamă de boabe de grâu!... E imposibil să nu câştigi victoria, când ostaşii şi ofiţerii sunt capabili să se bată şi să înainteze, lăsând trenurile de luptă în urmă şi hrănindu-se cu grâu fiert! Nu ştiu cum or fi alţi soldaţi, dar ostaşii noştri par desprinşi direct din baladă şi legendă. La unităţile de aviaţie şi la marină am întâlnit aceleaşi exemple... de eroism supra-omenesc. Oriunde luptă, ostaşul român e acelaşi. Aviatorii şi marinarii au, în plus, o eleganţă şi o manieră de prinţi. Poate fiindcă ei trăesc detaşaţi de pământ — vecini cu imensitatea cerului şi a mării — au căpătat ceva din eleganţa pe care ţi-o dă conştiinţa că domini forţele naturii, că eşti stăpân.

Marinarii români — deşi sunt puţini — alcătuesc o armată de o dârzenie de neînfrânt. Despre faptele lor nu se poate scrie ca despre acelea ale trupelor dela uscat, fiindcă pe mare fiecare operaţiune este secretă. Se păstrează taina asupra tuturor luptelor trecute, fiindcă tactica se utilizează şi în prezent şi se va utiliza şi în viitor. Marea este şi trebue să rămână mută. Fără a face vreo indiscreţie — care ar dăuna luptătorilor noşri depe mare — vom înfăţişa în sens de reportaje care va urma, viaţa de jertfă de bucurii şi de victorie de pe navele româneşti de război şi din porturile militare.

Acum — în timp ce trenul despica, negru, câmpia albă a Bărăganului, îmi vin în minte cuvintele cu cari m'au întâmpinat marinarii anul trecut: :„Să fiţi foarte atent, când scriţi despre noi şi să nu greşiţi termenii technici... Să nu ziceţi niciodată „proră" ci „prova" cu „a". Să nu ziceţi „pupă" ci „pupa" (tot cu „a").

Marinarii ţin foarte mult ca oamenii „dela uscat" să nu le pocească numirile marinăreşti:

— Pe Miulescu sunt supăraţi toţi marinarii fiindcă a scris într'o poezie: „Cânta un matelot la proră"... în loc să scrie „Cânta un matelot la prova"...

Sunt hotărît să le respect şi acum micile vanităţi. Totuşi, sunt sigur că voiu greşi. Tipograful scrie, cu dela sine putere aproape totdeauna: „proră" cu „ă" în loc de „prova". O, dacă am avea măcar un tipograf care a făcut armata la marină, nu s'ar mai întâmpla aceste erori cari fac atâta sânge rău marinarilor!...

---

boiul trecut şi mai ales actualul, au dovedit aceasta cu prisosinţă. Marinarii ca şi aviatorii nu sunt numai navigatori, în luptă cu elementele naturii, ci şi războinici, tunari, şi torpilori.

Un exemplu tipic a fost întrebuinţarea monitoarelor noastre. Visătorii vedeau în ele escadra de chiurasate de Dunăre şi o pregăteau pentru o visată întâlnire à la Tsushima cu escadra adversară. Şcoala românească crescută şi ea în spiritul „Mircea", dar trăind realităţile, vedea în monitoare o baterie grea care putea trage cu caii înhămaţi, putându-se deplasa şi continua tragerea din alt punct de îndată ce poziţia era periclitată.

A trebuit să vină războiul celălalt ca să confirme acest lucru definitivat astăzi că din 8 supoziţii de folosire a monitoarelor, 7 sunt în legătură cu uscatul şi armata de uscat şi numai una de „vas contra vas" ca la mare.

*

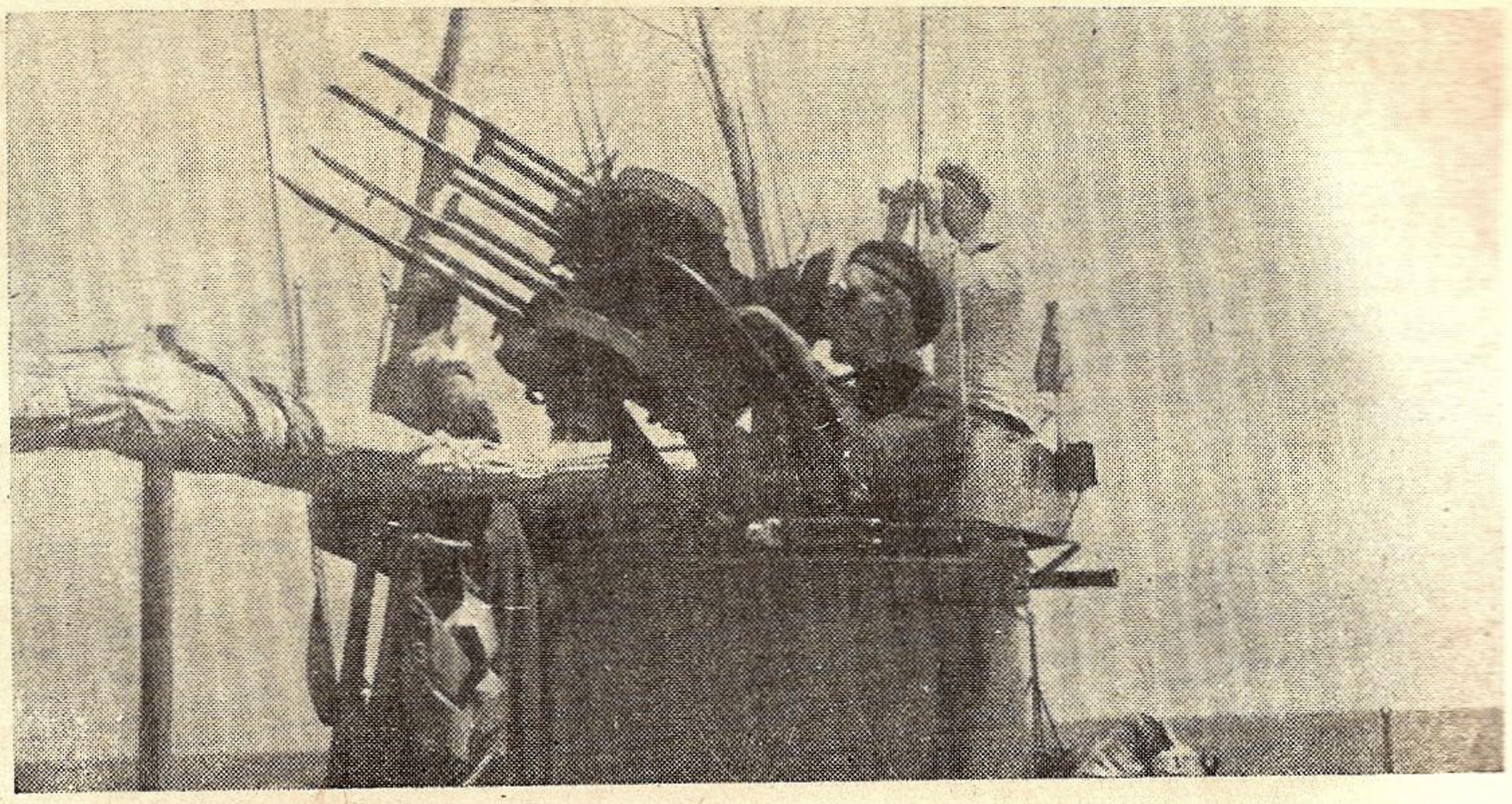
Dar aşa se face istoria: din ciocniri de idei. Orice realizare şi-a avut romanul ei. Azi din acest punct de vedere al artileriei s'a încheiat, ca să înceapă altul, cu aceleaşi peripeţii, aci tragice, aci comice. Ca şi viaţa însăşî: o tragi-comedie!

Până la urmă însă, tot simţul realităţii triumfează.

Comandor A. Negulescu

Aci şezu şi plânse, poetul Ovidiu

In port suflă un vânt care îţi taie obrajii, ca nişte lame reci. Marea e cenuşie, ca o cască de război. Şi valurile



Atenţie! Avioane inamice.

sunt nervoase, cenuşii, înfricoşătoare. Până şi spuma valurilor — care astăvară era curată ca edelweis-ul şi ca fila de scris — acum apare tot cenuşie. Cerul e şi el mohorât şi cetos, deasupra portului deasupra vapoarelor şi a mării. Peste oraş sunt coborâte draperiile cernite, dense, de ceaţă.

Pare că cerul s'a pogorît atât de jos încât, se amestecă pe mare cu valurile cenuşii ca şi el.

Cum poate marea şi cerul să-şi schimbe culorile atât de violet ? Oare valurile care lovesc, înfuriate digul, sunt aceleaşi valuri care erau astăvară albastre, curate, ca cerneala ?

Şi cerul acesta de cenuşă, oare e acelaşi cer înalt şi pur, văzut altă dată depe plajă ?

Nu ştiu. Dar vuetul mării, vuetul vântului, ceaţa şi cenuşiul care învestmântează tot litoralul dându-i un aspect de doliu, mă înfioară.

De abia acum îmi dau seama de ce a suferit atât de mult Ovidiu, în exil. pe acest litoral. Totul îţi dă impresia de dezolare. Şi, măcar dacă nu ar fi urletul mării deslănţuite !...

— Te sperie vântul ? mă întreabă un marinar. Aici, la uscat vântul nu are nici o putere... Să vedeţi în larg furtună şi vijelie !... Te taie la oase !

Am tăcut.

Iarna, războiul pe mare este incomparabil mai greu decât în celelalte anotimpuri. Mai ales pe această mare sălbatecă, pe Marea Neagră.

Marinarii nu au luptat numai cu inamicul ci şi cu furia mării. Deaceea orce victorie a lor este dublă. In acest anotimp au de luptat de trei ori : cu marea, cu inamicul şi cu iarna !...

Sunt hotărît să însoţesc în misiune câteva nave de război. Până atunci fac o vizită marinarilor care apără coasta pustie a Mării Negre. Pornesc pe litoralul bântuit de furtună, bântuit de viscole cumplite, pentru a vedea pe îngerii păzitori ai Patriei de la graniţa de apă.

Căci sentinelele acestea care apără hotarele de apă ale Ţării, sunt adevăraţi îngeri păzitori !... Viaţa lor cere jertfă, răbdare şi o voinţă mai tare decât piatra digurilor Căci nu este uşor să stai zi de zi în pustietatea de piatră de zăpadă şi de ghiaţă, între pământ şi apă tovarăş doar cu urletul mării şi al viforniţei. Şi totuşi marinarii apărători ai coastei — aceşti îngeri în uniforme bleumarin — stau lângă tunuri zi şi noapte, la cel mai îndepărtat colt de piatră al ţării : pe litoral.

Ingerii păzitori ai Patriei

La uscat, o luptă începe, după pregătiri de artilerie, după atacurile din văzduh, ale aviaţiei inamice. Pe mare însă orice bătălie este o surpriză. Te trezeşti cu vrăjmaşul în faţa ta, atunci când te aştepţi mai puţin ca să apară.

Mă gândeam la toate acestea, călătorind pe litoralul Mării Negre, spre Sud. Dela Nord bătea un vânt, care tăia obrajii ca nişte lame reci. Zăpada care acoperea întregul litoral, albă cum e coala de scris, era ridicată de vânt în trâmbe uriaşe, înalte parcă până la cer.

Viscolul îţi dădea impresia că întregul litoral e cuprins

Atenţie !" Submarin inamic.

de un incendiu straniu şi că arde în flăcări albe de zăpadă. Căci rafalele de vânt încărcate cu zăpadă păreau într'adevăr nişte văpăi albe. La câţiva metri în stânga noastră, marea se lua la întrecere în deslănţuirea furiei, cu vântul dela Nord. Pe apă valurile se înălţau cât casele şi spuma lor părea mai albă decât zăpada litoralului, când se spărgeau de stâncile ţărmului.

Dar, ce îţi dădea o impresie de o uriaşă dramă, de deslănţuire tragică, erau ureletele mării şi urletele viforniţei depe uscat care se luau parcă la întrecere.

Am trecut de Agigea, care era aproape în întregime înghiţită de zăpadă, de viscol şi de flăcările uriaşe ale ninsorii răvăşite de vânt.

Eforia pare o localitate părăsită de foarte mulţi ani.

Parcă nu este nici o fiinţă vie aici.

Carmen Sylva pare un cătun oarecare.

Trecem mai spre Sud, tot mai spre Sud. Pretutindeni întâlnim pe ţărm, ostaşi cari fac de veghe. Intâlnim sentinelele când nici nu te aştepţi, la distanţe foarte mici îţi apar înaintea ochilor ţevile tunurilor de coastă, perfect camuflate sub zăpadă.

Nenumărate ţevi uriaşe de tunuri stau îndreptate spre mare gata să deschidă foc. Gurile ţevilor dela tunuri par nişte ochi de oţel care scrutează pustietatea de apă a mării, fără să se închidă vreodată. Aceşti ochi de oţel veghează ziua şi noaptea dela începutul războiului. Tunurile acestea aparţin bateriilor de coastă.

Lângă fiecare se află un grup de marinari. Ofiţeri şi ostaşi stau laolaltă, împărţind singurătatea şi încordarea veghei. Căci ziua şi noaptea se veghează. — Atât.

Oamenii făcând cu schimbul, privesc marea.

Complet detaşaţi de viaţa oraşelor şi-a satelor, vecini cu imensitatea lichidă şi cu pustiul stepei, aceste sentinele stau în permanenţă lângă tunurile lor, lângă armele lor.

Tot timpul, oamenii aceştia, care acum ne ies în întâmpinare, pe potecile albe, ca nişte îngeri apărători ai patriei, îmbrăcaţi în uniformele albastre cari apar şi mai albastre pe albul zăpezii, s'au obişnuit cu urletul mării şi al vântului. Căci vântul bate aici, fără contenire, aproape tot anul.

Sunt doar câteva luni de vară, în care timp stâncile litoralului se înfierbântă, cerul şi marea devin clare şi albastre, apoi ţărmul este din nou bântuit de furtuni.

Nicăeri cred că nu există nopţi mai lungi decât aici pe litoral. In trei anotimpuri vântul bate ca'n pustietăţi. E un vânt sălbatec şi aspru. Un vânt care te ameţeşte şi care-ţi sfâşie nervii şi-ţi îngheaţă sângele. Locuitorii din alte părţi nu cunosc acest vânt.

Apa aici, e amestecată cu piatră şi cu var. E o apă amăruie şi niţel sălcie al gust. Celor ce vin pentru prima oară aci, după câtvea ore li se face un dor fierbinte de oraşe şi de sate.

Cum de pot rezista cu atâta calm ? — mă întreb privindu-i cum se mişcă în jurul bordeelor albe îmbrăcaţi în mantăile albastre. Explicaţia nu întârzie să vină. Ei sunt conştienţi de marea misiune pe care o au.

Ei sunt îngeri păzitori ai patriei, sunt sentinelele cari veghează pe cel mai îndepărtat colţ de pământ al ţării. Le dă puterea de rezistenţă cu care înfrâng dezolarea pustietăţii şi izolarea.

Niciodată nu am înţeles mai clar, mai fierbinte, mai adânc, noţiunea de sentinelă decât lângă aceşti ostaşi tineri cari luptă cu oboseala vegherii, cu singurătatea, cu frigul, cu vântul şi cu cele mai aspre condiţii de viaţă, aci lângă hotarul de apă al României. Pieptul mi se umple de o admiraţei fără de margini pentru ei. Modestia lor este atât de mare cum le este numai forţa cu care rezistă şi veghează ziua şi noaptea lângă tunurile lor de coastă. Am impresia că trupurile şi sufletele acestor sentinele sunt tot atât de tari ca şi oţelul tunurlior şi piatra stâncilor, alături de cari trăesc.

O, cum aş vrea să-i îmbrăţişez cu toate gândurile, cu toate slovele acestui reportaj pe cei care stau de veghe la hotarul dintre pământ şi apă al României, pe toţi aceşti marinari, bravi îngeri păzitori ai patriei.

Intr'o misiune de convoi pe Marea Neagră

CRISTIAN TEODORESCU

Lupta pe Marea Neagră, a marinarului român contra bolşevismului, se desfăşoară dârză, dar tăinuită.

Dacă ostaşii au satisfacţia de a vedea cum se destramă orgoliul şi mândria blestemată a soldaţilor lui **Satan,** atunci când spada lor face dreptate, marinarul nu are această mulţumire, căci el luptă cu un duşman, care îl pândeşte necontenit, căutând să-i speculeze eventualele greşeli spre a-l lovi pe nevăzute.

Dar mândrul şi voinicul nostru marinar nu greşeşte, deaceia atacurile bolşevicilor nu au sorţi de isbândă, iar misiunile Marinei Regale Române se execută cu precizie şi deplin succes.

In misiune de convoiu

De câteva ore eram gata de plecare. Misiunea noastră era de a escorta câteva vase comerciale care se îndreptau către un port al Mării Negre unde duceam importante provizii vitejilor noştri soldaţi şi aliaţi.

Afară timpul nu se anunţa prea frumos. Din când în când câte o răbufneală ce aduce fulguiri şi curând crivăţul începu să sufle cu toată nădejdea.

Pe vaporul nostru, îmbrăcaţi cu mantăi blănite, şi cisme groase în picioare şi ţurcane în cap, marinarii de serviciu, stau treji la datorie. La ora fixată ancora a fost ridicată şi vasul a pornit.

In largul portului, ne aşteptau vase de comerţ şi alte distrugătoare, torpiloare canoniere, rapidele torpiloare de buzunar.

Marea fierbea, valurile uriaşe izbeau bordul navelor, care înaintau din răsputeri, spărgând cu prova talazurile ce se ridicau până la înălţimea puntei de comandă.

Comandantul, secundul, ofiţerul cu navigaţia, cel cu transmisiunile, directorul tragerilor de artilerie, şeful mecanic, sunt numai ochi la posturile lor. Cea mai mică neatenţie ar putea să ne fie fatală.

Marinarii de veghe, cercetau necontenit suprafaţa răscolită a mării spre a vedea siajuri sau periscoape. Tunarii şi mitraliorii, aşteptau în timp ce torpilorii şi aruncătorii de grenade erau gata pentru orice eventualitate. Timonierul alergător de cart, cu cafea caldă şi întăritoare, umple bidoanele, pentru a ne desmorţi de grozava viforniţă care bătea să întunece văzduhul.

Alarma submarină

„Dulău", câinele bordului, o sbugheşte dintr'o dată fără motiv din cabina comandantului şi traversând puntea se opreşte la pupa, unde bucătarul îl invită la căldură.

Dulău, îndărătnic, se codeşte şi latră nemulţumit adulmecând aerul cu botul său lăţos. Se îndreaptă apoi către marinarul de veghe care fără să-şi ia ochii de pe mare îi vorbeşte distrat mângâindu-l cu o mână în timp ce scruta zarea cu binoclul.

Dulău vrea să mai spună ceva, dar rămâne contrariat, căci tovarăşul său mai are timp de joacă.

Marinarul zărise lămurit la 800 m. travers în babord, un periscop cum se apropia de una din navele noastre de comerţ.

Da, da, ochii săi nu se înşelau. Fără a sta pe gânduri, dădu alarma, indicând superiorului său locul unde periscopul se mai vedea încă.

Semnalele au intrat în funcţiune, vasele sunt anunţate şi toate vapoarele încep să zigzagheze. Două torpile porniseră din submarinul inamic, căutau vasele vasele din convoi.

Cu toată viteza, distrugătorul nostru se îndreaptă în spre locul de unde pornise torpilele şi în câteva clipe, bombele de adâncime lansate de marinarii grenadieri, ridicau cu explozii imense, jerbele a 10—15 formidabile gheizere de fum, nomol şi apă uleioasă.

A fost distrus sau nu? Nu interesează deocamdată, căci trebue să ne continuăm misiunea. Numai ofiţerul cu navigaţia însemnează pe hartă locul, ora şi numărul grenadelor lansate, pentru ca să raporteze Comandamentului, care va verifica ulterior dacă inamicul a fost lovit şi distrus.

O vedetă rapidă, lansează şi ea într'un sector alăturat o serie de grenade antisubmarine.

Apoi nimic. Doar viscolul printre parâmurile şi cablurile vaporului.

Vasele îşi continuă drumul şi în curând ajungem în portul de destinaţie, unde după o zi de odihnă şi punere la punct a motoarelor ne întoarcem la bază, cu bucuria misiunei îndeplinite în cele mai bune condiţiuni.

Un torpilor românesc atacat. de 2 distrugătoare ruseşti.

CRISTIAN TEODORESCU
Reporter de răsboiu S. M. P.
pentru Marină

De curând Marina Regală Română a înscris în cartea de aur a faptelor sale de război, încă un capitol de glorie şi vitejie.

Un torpilor românesc aflat în misiune de escortă şi apărare a unui convoi de vase de transport, a înfruntat cu o vitejească comportare 2 distrugătoare ruseşti.

Fapta de arme a echipajului torpilorului nostru, dela comandant până la ultimul marinar, nu a fost numai eroică, ci şi glorioasă, căci deşi distrugătoarele bolşevice îi erau superioare ca putere de foc, tonaj şi viteză, mândra navă românească a reuşit totuşi să pună inamicul pe fugă fără a fi suferit vreo pierdere sau să fi avut vreo stricăciune cu toate că cele 2 vase inamice au tras tunuri mai multe şi de calibre mai mari.

David şi Goliat

In adevăr identificate cele două distrugătoare ruseşti erau de tipul Grosny având 1700 tone, fugind cu 37 noduri viteză pe oră şi trăgând cu câte 4 tunuri de 13 mm. trei tunuri de 37 mm. în plus mai fiind înzestrate cu şase tuburi lans-torpile; faţă de micul nostru torpilor cu mult mai puţine tunuri şi de calibru mult mai mic.

Căutând să comparăm inegalitatea luptei dintre distrugătoarele ruseşti şi torpilorul nostru cea mai bună comparaţie nu o putem găsi decât în luptă biblică dintre David şi Goliat.

In misiune de convoi

Acum câteva zile nava Majestăţii Sale, torpilorul, se afla în misiune de escortă şi supraveghere a unor nave de comerţ care navigau în Marea Neagră.

Din escortă mai făceau parte şi câteva şalupe germane vânătoare de submarine.

Pe la ora 8 dimineaţa în timp ce se dăduse alarmă submarină şi toate navele erau atente la periscoape sau siaje de torpile, s'a observat o salvă de tun ce explodase între vasele din convoi şi mal.

Inamicul însă nu se putea zări căci probabil salva venită de sub orizont dela navele inamice, acestea erau proectate în bătaia soarelui şi nu se putea vedea.

Deşi marinarii de veghe scrutau orizontul nimic nu se arăta în vedere şi nici o altă lovitură de tun nu s'a mai produs. Dela ora 10.30 în prova vasului nostru din direcţia Nord şi-au făcut apariţia două distrugătoare care se apropiau în linie de front.

La somaţiunea de recunoaştere, navele care apăruseră au răspuns cu o lovitură de tun de unde s'a dedus că sunt nave bolşevice.

Distanţa până la inamic era de cca 12 km. Vântul de forţă 2-3 bătea din direcţiunea sud-est iar vizibilitatea era bună. Marea puţin agitată forma valuri mici care se spărgeau.

Tunurile româneşti deschid focul

Imediat torpilorul nostru fără a se intimida şi cu un calm desăvârşit începe să tragă cu toate bateriile, încadrând perfect cele două distrugătoare.

La ordinul Comandantului vasele de comerţ au început să navigheze în zigzag, în timp ce torpilorul românesc a dat drumul aparatului fumigen acoperind convoiul pentru protecţia lui cu o ceaţă artificială.

In acest timp inamicul trăgând şi el cu toate tunurile asupra navelor româneşti a trimis o salvă întreagă asupra torpilorului.

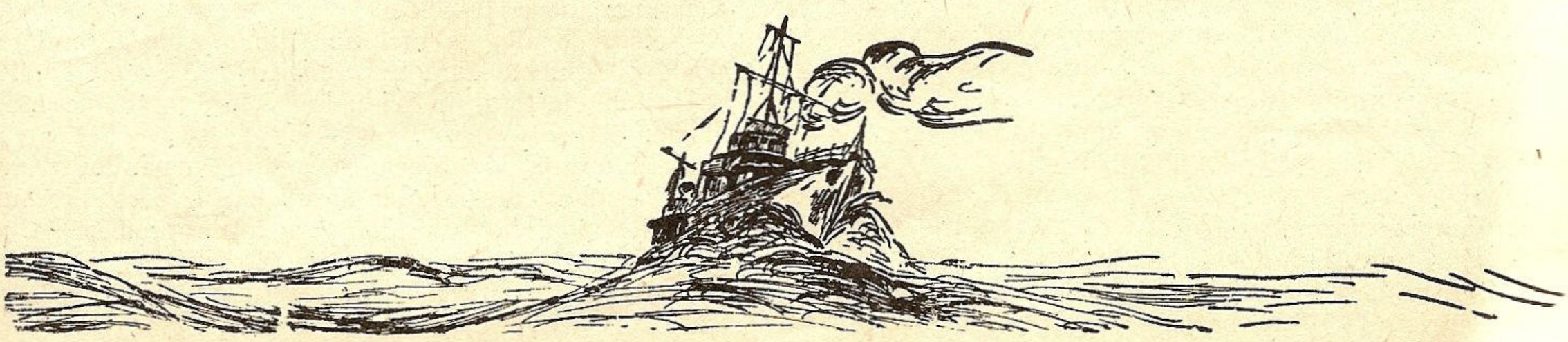
După aceia, distrugătoarele ruseşti şi-au îndreptat focul asupra unui vas din convoi, crezând că torpilorul românesc fiindu-i inferior ca putere de foc nu le va putea atinge.

Comandantul Torpilorului spre a degaja nava de comerţ de focul inamic, porneşte cu toată viteza asupra distrugătoarelor ruseşti trăgând cu bateriile sale un foc viu şi bine susţinut.

Acţiunea sa a intimidat pe inamic care deşi trăgea acum cu toate tunurile asupra torpilorului nostru, la ora 13 şi un sfert navele sovietice disperate au întors şi au început să gonească fugind de focul tunurilor româneşti şi părăsind locul de bătae.

Lupta fiind terminată, Comandantul Torpilorului îşi adună din nou convoiul şi cu o veghe foarte atentă că se dăduse din nou alarmă submarină ajunge fără nici o pierdere de oameni, nave sau materiale în portul de destinaţie.

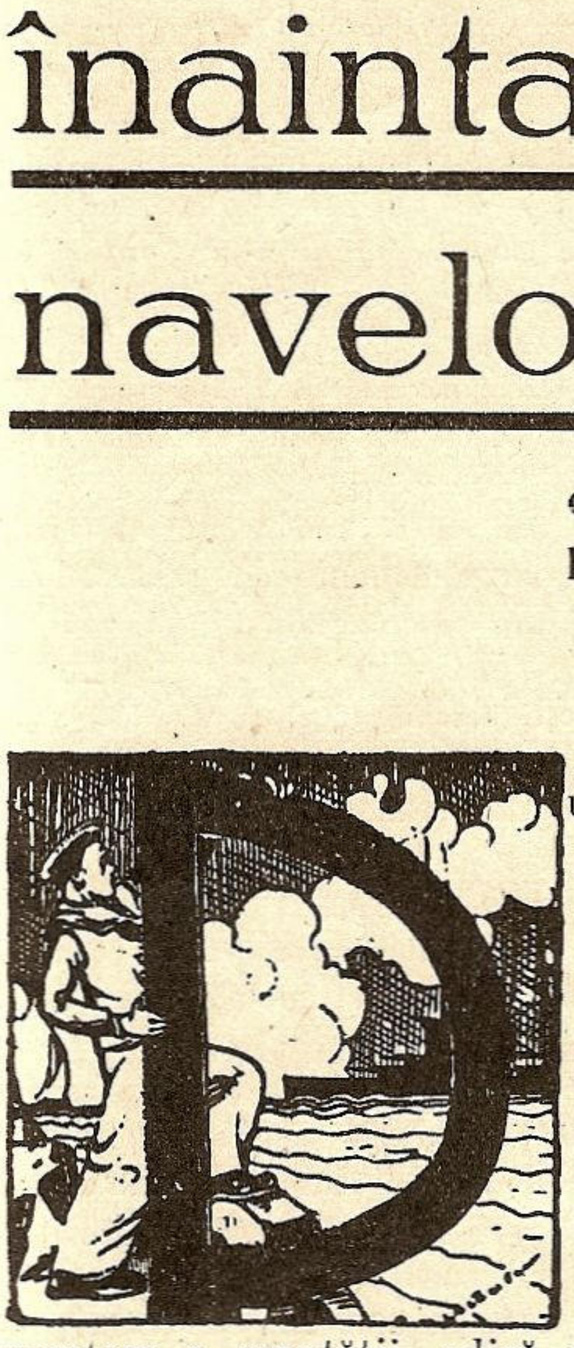
Sângele rece arătat de ofiţerii, ajutaţi de întregul echipaj al torpilorului care cu hotărîre şi neînfricat curaj, au atacat deşi ştiau că inamicul le era superior numeric şi ca forţă a focului, au scris încă o pagină de glorie în istoria neamului Românesc şi a bravei noastre Marine de Război.



Rezistenţa la înaintarea navelor

de

Ing. VLADIMIR V. MENDL



După introducerea propulziunii mecanice la vase problema rezistenţei la înaintare a acestora a căpătat o importanţă sporită prin faptul că este hotărîtoare pentru puterea aparatului motor.

Pe de o parte, din cauza legei lui Archimede, orice creştere a greutăţii, adică a puterei aparatului motor este condiţionată de sacrificii cu privire la una din celelalte componente ale deplasamettului. Pe de altă parte puterea sporită a maşinii este legată de o consumaţie de combustibil corespunzător mai mare şi echivalează pentru armator cu o cheltuială suplimentară şi supărătoare pe toată durata vieţei utile a vasului.

In timpurile navigaţiei cu vele architectura navală lua forma puţin ştiinţifică. Arta constructivă era subiectul unei tradiţii din tată în fiu. Se lucra cu metoda coeficienţilor, o metodţă foarte mult îndrăgită de mulţi, însă tot atât de periculoasă dacă este generalizată, mai ales în construcţiile navale.

Acelaş sistem a fost perpetuat în primele timpuri ale navigaţiei cu aburi.

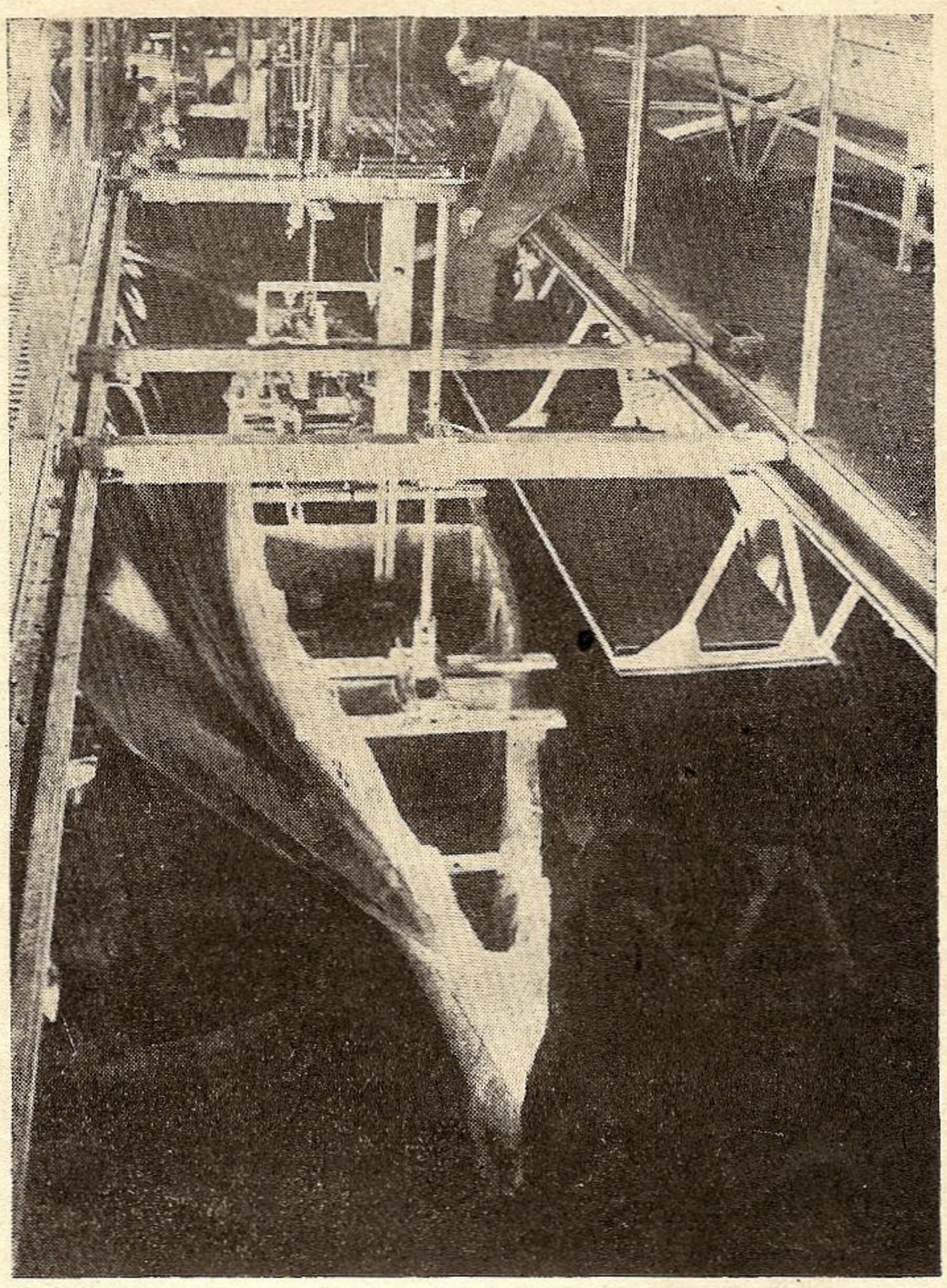
Pe lângă multe alte formule pentru aflarea puterei aparatului motor există în deosebi două care mai sunt aplicate şi azi pentru scopurile unei prime aproximaţii. in aşa zisa formulă a Amiralităţii

$$CPi = \frac{D^{2/3}\ V^3}{Ca}$$

şi formula numită franceză

$$CPi = \frac{SM\ V^3}{Cf}$$

In ambele formule este
CPi = Puterea maşinilor în cai putere indicaţi
D = Deplasamentul, adică greutatea vasului în tone metrice (a 1000 kg.).



Carul pentru încercări de remorcare cu modele

V = Viteza vasului în noduri
(N.B. Un nod este egal cu viteza de o milă marină (1852 m.) pe ceas).
SM = Suprafaţa secţiunii maestre în metri pătraţi adică suprafaţa sub linia de plutire a secţiunei transversale celei mai mari.
Ca şi Cf = Coeficienţi convenţionali.

Aplicarea ambelor formule dă rezultate satisfăcătoare, însă numai în cazul similarităţii absolute a două vase comparate între ele.

Aceasta se datoreşte faptului că rezultatul obţinut ne dă de-adreptul puterea indicată a maşinilor. Aceasta implică înglobarea în formulă, mai bine zis în coeficientul convenţional, a multor influenţe străine de rezistenţă la înaintare propriu zisă, de pildă a randamentului mecanic al aparatului motor, randamentului elicei şi altora.

In consecinţă coeficientul convenţional variază dela caz la caz şi urmează a fi ales cu multă judiciozitate. Aşa zisul coeficient al Amiralităţii (Ca) poate varia între 80—3000, adică dela simplu la aproape de patru ori atât. Iar la coeficientul francez (Cf) gama este şi mai mare, dela 10—65.

Reiese de aici că nici una din ambele formule nu poate fi aplicată fără mare băgare de seamă, aplicarea fiind cu totul individuală şi în funcţie de multe elemente.

Nesiguranţa în aprecierea puterei maşinilor a avut drept rezultat ca şantierele navale să fie foarte precaute. Ele aleg puterea maşinilor pentru un proiect mai de grabă puţin mai mare pentru a fi siguri că vasele vor satisface condiţiunile contractului privitoare la viteză.

Rezultatul este că nu există nici un vas care să nu întreacă viteza contractuală cu ocazia curselor de încercare.

Ca urmare armatorul este foarte satisfăcut că-i s'a livrat un vas mai rapid că acela pe care l-a cerut. Iar șantierul își face o reclamă nemeritată. Poate că este un rezultat îmbucurător însă foarte puțin de dorit din punctul de vedere economic.

De aceea este firesc că încă din timpurile vechi cercetătorii s'au străduit să arunce lumină asupra subiectului foarte complex al rezistenței la înaintare a vaselor.

La început cercetările de care vorbim au fost concentrate asupra rezistenței la frecare.

Incă în 1794—98 colonelul englez *Beaufoy* a condus experimente în această direcție după ce diferiți savanți francezi ca *Bossut, Condorcet, D'Alembert, Romme* și alți în cursul secolului al XVIII-a au cercetat rezistența la înaintare a corpurilor solide într'un lichid. *Joëssel* și *Bourgois* în Franța iar în Anglia Lord *Rayleigh, Rankine* și *Scott Russel* merită și ei să fie menționați în legătură cu problema rezistenței la înaintare a vaselor.

Problema rezistenței la înaintare a vaselor este prea complexă pentru a găsi o soluție pe calea analitică. Unii voiau să considere suprafață operei vii — adică suprafața corpului de vas sub linia de plutire — ca descompusă în elemente individuale și să ajungă la cunoașterea rezistenței la frecare grație unor experimente cu elemente de suprafață izolate însă corespunzătoare și inclinate față de axa de simetrie a vasului în același unghiu.

Ideia este aplicabilă poate în alte ramuri ale ingineriei, însă se dovedește a fi cu totul nepotrivită în cazul de față.

O reflectare oricât de superficială asupra problemei ne va arăta chiar dela început că în cazul elementelor de suprafață cercetate izolat lipsește influența reciprocă pe care le-au unele față de celelalte îndată ce sunt unite spre a forma corpul de vas.

Mai de grabă soluția trebuie căutată în experimente cu vase propriu zise.

Intr'adevăr, se fac curse de încercare cu mai toate vasele construite din nou sau mult modificate. Insă nici aceasta nu rezolvă problema, deoarece vasele sunt terminate complet și este greu ba chiar imposibil să li se mai facă modificări. Numai de prea rare ori dispunem de rezultatele curselor de încercare ale unui vas similar în limite rezonabile care să ne îngăduie încă dela început concluziuni cu privire la performanțele de obținut cu vasul nou.

S'a căutat să se sistematizeze rezultatele aflate la dispoziția noastră grație încercărilor de remorcare cu vase de mărime naturală. Astfel în anii 1840—69 cunoscutul constructor naval al Marinei franceze *Dupuy de Lôme, Bourgois* și alți a condus experimente cu vasele Marinei franceze.

Rezultatele obținute au fost satisfăcătoare și au aruncat oarecare lumină asupra problemei. Insă experimente de natura preconizată au marele desavantaj a fi foarte costisitoare a nu se mai vorbi de dificultățile ivite cu luarea măsurătoarelor exacte nici de diferențele în starea mării și a atmosferei.

Ceeace trebuie architectului naval este o metodă sigură pentru a cunoaște cu anticipație și în chip suficient de exact puterea urmând a fi dată aparatului motor al unui vas proiectat.

După cum am spus problema rezistenței la înaintare este mult prea complicată pentru a putea fi rezolvată pe calea analitică. Suntem în necunoștință cu privire la prea multe fenomene ale naturii jucând un rol important și orice calcul ar trebui să fie bazat pe presupuneri prea șubrede.

Experiențe cu modele

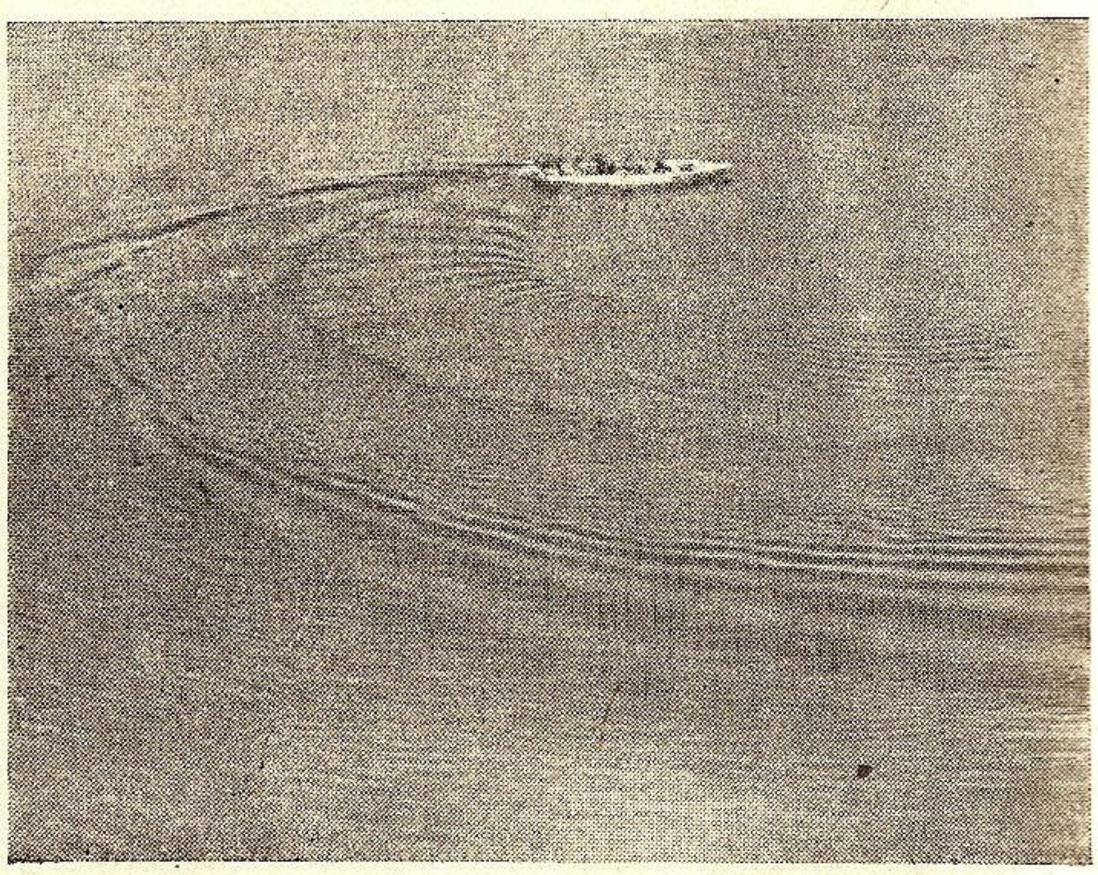
Intr'o asemenea eventualitate se recurge la încercări cu ajutorul modelelor la scară redusă. Poate că unora metoda va apare drept jucărie, dar în realitate este tot atât de științifică ca și calculul cel mai savant.

Este nevoie numai de respectarea unor anumitor raporturi între fenomenele observate la model și cele deduse din ele pentru construcția în mărime naturală.

Intreaga technică a încercărilor cu modele la scară este bazată pe legea de similaritate a lui *Newton*.

Incă în anul 1830 englezul *Moneill* a făcut la Londra experimente cu modele pentru stabilirea rezistenței la înaintare a vaselor.

Cam tot în același timp *Frederic Reech*, inginer al Marinei franceze și profesor la școala de aplicație a Geniului Maritim din Lorient, bazat fiind pe legea de similaritate generală a lui Newton a desvoltat o lege



Incercări de facerea rondoului în bazin

pentru raportul urmând a fi păstrat între fenomenele observate la model și cele aplicate vasului în mărime naturală dacă dorim a trage pentru al doilea concluziuni din primele.

Legea lui Reech nu a găsit aplicare în practică decât după ce a fost regăsită în mod independent de savantul englez *William Froude* în al șaptelea deceniu al secolului al XIX-a.

După ce cu trei sferturi de secol mai înainte fusese precedat de *Benjamin Franklin*, cunoscutul cărturar american, Froude și-a construit în 1867 un mic bazin pentru încercări cu modele. In afară de aceasta el a făcut experimente în mărime naturală cu corveta „Greyhound", un vas al Marinei engleze, experimente care i-au servit la controlul rezultatelor obținut cu modele remorcate în bazin. Froude este acela care a stabilit bazele științifice pentru exploatarea experimentelor cu modele, baze care mai sunt aplicate și în zilele noastre.

Legea lui Froude, cum este numită în construcțiile navale, identică cu legea găsită de Reech cu vreo 40 ani mai înainte, statornicește că, dacă se cere similari-

tate dinamică între fenomenele observate la model şi cele la care ne aşteptăm la vasul în mărime naturală, raportul între vitezele de înaintare ale ambelor trebuie să fie egal cu acela între rădăcinile lungimilor lor.

Adică avem

$$V : v = \sqrt{L} : \sqrt{l}$$

în care înseamnă

V = Viteza vasului în mărime naturală
v = Viteza modelului încărcat
L = Lungimea vasului mare în linia de plutire
l = Lungimea modelului în linia de plutire.

De fapt ecuaţia sună

$$V : v = \sqrt{g_v L} : \sqrt{g_m l}$$

în care simbolurile V,v,L şi l sunt aceleaşi ca mai sus iar gv şi gm sunt acceleărările pentru vasul în mărime naturală şi pentru model. Insă deoarece în cazul de faţă ambele acceleări sunt identice cu g = 9,81 m/sec. putem să le eliminăm.

Formula pentru legea lui Froude poate fi transformată în

$$\frac{V}{\sqrt{L}} = \frac{v}{\sqrt{l}}$$

adică pentru a se putea compara între ele fenomenele ivite la două vase diferite — de pildă la un vas şi la modelul lui — trebuie să fie egale raporturile între viteza în noduri şi rădăcina din lungimea ambelor. Raportul $V/\sqrt{L}$ se numeşte *„cifra lui Froude"* şi este folosit ca indiciu nedimensional pentru studiul critic al oricărui proiect de vas.

Poate că nu regăsirea legei mai sus menţionate este contribuţia la desvoltarea architecturei navale cea mai de seamă pe care o datorim lui Froude. După cum am mai spus aceeaş lege, bazată pe legea lui Newton, vechie de două secole, fusese găsită înaintea lui de Reech în Franţa. Iar Benjamin Franklin făcuse experimente de remorcare înaintea lui.

Insă marele merit al lui Froude rezidă în separarea în două părţi distincte a rezistenţei întâmpinate la înaintarea în apă a unui corp de vas. Cele două componente ale rezistenţei totale sunt rezistenţa datorită frecării între vas şi apă şi rezistenţa datorită formei sau „rezistenţa rămasă" adică rămasă după scăderea din rezistenţa totală a rezistenţei datorite frecării.

Rezistenţa „rămasă" nu depinde decât de sistemul de vase generate de vasul la înaintarea lui şi urmează legea similarităţii a lui Froude de mai sus.

Pe de altă parte rezistenţa datorită frecării depinde de coeficientul de frecare, adică de starea în care se află suprafaţa copului de vase şi mai depinde şi de intinderea acestei suprafeţe şi de o putere anumită a vitezei.

Metoda aplicată este pe scurt următoare: Se stabileşte rezistenţa totală întâmpinată de model la înaintarea lui în apă cu viteza aşa zisă corespunzătoare, adică egală cu viteza vasului înmulţită cu raportul între rădăcina din lungimea vasului mare şi rădăcina din lungimea modelului:

$$v = V \frac{\sqrt{L}}{\sqrt{l}}$$

Pe baza unor experimente independente făcute mai înainte, se calculează cota parte datorită rezistenţei datorită frecării modelului şi se scade din rezistenţa totală. Ceeace rămâne, adică rezistenţa formei sau „rămasă", este înmulţit cu puterea a treia a raportului între dimensiunile lineare ale vasului şi ale modelului pentru a se găsi rezistenţa formei sau „rămasă" a vasului propriu zis. Cifrei găsite i se adaugă rezistenţa datorită frecării calculată pentru vasul mare şi se obţine rezistenţa totală a acestuia.

Cotaparte a rezistenţei totale datorită frecării va varia după viteza de înaintare raportată la rădăcina din lungimea vasului ($V/\sqrt{L}$). De pildă pentru vechile corăbii, cu vitesele lor relativ reduse, rezistenţa datorită frecării a fost cea mai importantă din ambele. Incă de timpurile lui Froude vitesa vaselor cu aburi nu ajunsese la cifrele importante din zilele noastre şi frecarea consuma o parte însemnată a puterei maşinilor unui vas.

O urmare firească a celor expuse mai sus este prezenţa în formula Amiralităţii a expresiei $D^{2/3}$, adică a echivalentului suprafeţei şi carenei scăldată de apă.

Am văzut că frecarea depinde de viteza de înaintare, mai bine zis de puterea a 1,825-a a acesteia. Frecarea absolută va fi mai mare la viteză ridicată şi mai mică la viteze reduse. Insă rezistenţa la frecare ca cotaparte a rezistenţei totale va varea tocmai invers, adică la un vas puţin rapid rezistenţa la frecare va întrece rezistenţa formei sau „rămasă" pe când la un vas rapid îi va fi mult inferioară. Aşa se explică importanţa mai mare a rezistenţei la frecare pentru vasele puţin rapide ale trecutului.

Cu titlu informativ dăm mai jos proporţia din rezistenţa totală a rezistenţei de formă la diferite viteze:

pentru $V/\sqrt{L}$ = 1.83 rezistenţa de formă se ridică la 20%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 1,64 rezistenţa de formă se ridică la 18%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 1.40 rezistenţa de formă se ridică la 13%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 1.17 rezistenţa de formă se ridică la 9,7%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 0,935 rezistenţa de formă se ridică la 8%

Rezistenţa la frecare mai depinde şi de starea fizică a suprafeţei corpului de vas. De aceea se procedează la cursele de încercare imediat după vopsirea vasului îndocat. Pentru apel netropicale se poate socoti cu o creştere de 0,2% a rezistenţei la frecare pentru fiecare zi după eşirea vasului din doc. Cauzele sporului sunt desagregarea pojghiţei de văpsea de pe urma acţiunii apei de mare, formarea de pungi de rugină, creşterea vegetaţiunilor pe fundul vasului şi alte multe.

Insă chiar în starea proaspăt văpsită suprafaţa scăldată de apă a vasului este considerabil mai aspră ca o suprafaţă perfect netedă în înţelesul technic. Se poate socoti că diferenţa între ambele feluri de suprafaţă este de nu mai puţin ca 35%. In consecinţă un vas normal nou eşit din şantier va face vreo 1½ nod mai puţin ca vasul teoretic cu o suprafaţă perfect netedă în înţelesul technic. Perderea trebuie acceptată până în prezent, deoarece în condiţiunile actuale nu este posibil să-i se dea vasului o suprafaţă de carenă perfect netedă în înţelesul technic.

Trebuie observat că în afară de netezimea suprafeţei mai este încă o diferenţă între vasul mare şi modelul lui. Pentru motive de ordin practic modelul

este lipsit de orice anexe, cum ar fi scaunele pentru axul de elice, chilele de ruliu și altele multe a nu se mai vorbi de capetele de nit și de marginele suprapuse ale tablelor bordajului exterior. De cele mai multe ori modelul este lipsit chiar de cârmă.

Pentru a se ține socoteală de aceste diferențe, de rezistența aerului — la un vas normal și în aer nemișcat această rezistență nu este mai mare ca cca. 2% ale rezistenței totale — precum și de sporul de rezistență datorit valurilor, rezultatelor obținute în bazin li se adaugă 15%, 20% resp. 25%, după cum vasul are forme fine, plinișoare sau pline.

După cum am mai spus metoda de calcul după Froude mai este aplicată încă azi cu toate că nu este perfectă. Provine din faptul că lichidul în care se practică experimentele de remorcare a modelului este tot apă, adică un mediu de aceaș viscozitate ca mediul în care plutește și înaintează vasul în mărime naturală. Pentru a se obține o similaritate perfectă ar fi trebuit viscositatea mediului lichid în care plutește modelul să fie proporțional mai redusă. Acest adevăr a fost stabilit tocmai pe la 1883 de către *Reynolds*, patru ani după moartea lui William Froude. Din păcate este imposibil în practică să se obție o similaritate absolută a viscozităților și suntem constrânși a ne mulțumi cu apă ca mediu de plutire pentru model, adică cu acelaș mediu ca pentru vasul în mărime naturală.

In legătură cu cele de mai sus este demn de relevat că la început se făceau experimente de remorcare cu modele de numai 3—4 m. lungime, această în vederea limitării dimensiunilor bazinului de încercare. Insă la asemenea lungimi reduse se resimte mult prea mult influența viscosității relative între cele două medii de plutire. Azi nu se mai fac experimente de remorcare decât cu modele de 7—10 m. lungime sau chiar mai mult.

In afară de această s'au mai realizat și cunoștințe nouă în domeniul rezistenței la frecare. De pildă grație unor experimente mai noi s'a găsit că coeficienții de frecare stabilite de Froude cu ajutorul unor experimente independente cu plăci de asprime diferită, sunt prea mici. Se poate pretinde că, cu toate că metoda de calcul a lui Froude mai este aplicată încă în zilele noastre, progresele făcute dela 1870 încoace sunt foarte mari.

O datorăm numeroaselor bazine de încercare care au luat ființă în mai toate țările maritime și care sunt indispensabile pentru efectuarea experimentelor de remorcare.

Pentru a se elimina definitiv orice influență străină de fenomenele cercetate este nevoie ca secțiunea transversală a bazinului să fie de cel puțin 100 ori mai mare ca acea a modelului celui mai mare. Iar lărgimea bazinului trebue să fie cel puțin de 15 ori mai mare ca lărgimea modelului celui mai mare iar adâncimea trebuie să fie cel puțin de 20 ori mai mare ca pescajul modelului celui mai mare.

După cum am mai spus primul bazin de încercare a fost construit în anul 1867 de către Froude la Torquay în Anglia. Au urmat celelalte țări maritime în frunte cu Italia. Azi numărul bazinelor de încercare a crescut la vreo 25, fiecare țară maritimă construindu-și pe al ei propriu.

Printre toate bazinele acela al Institutului de încercări navale din Hamburg (Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt) este printre cele mai bine înzestrate și mai bogate în rezultatele cercetărilor științifice ale statului lui major de ingineri.

(In numărul viitor o vizită la Institutul de încercări navale din Hamburg).

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica și biroul central: BUCUREȘTI II, Calea Dorobanților 105 — Telefon: 2-18-35
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIȘNUITE

ACUMULATORI STAȚIONĂRI

pentru uzine, substațiuni și tramvaie electrice / stațiuni telegrafice și telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACȚIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căructoare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

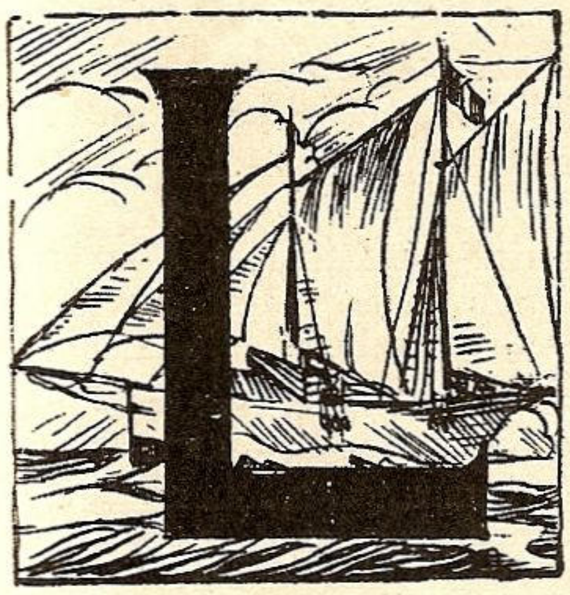
pentru luminatul și pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte și oferte fără plată prin inginerii specialiști ai societății.

Războiul submarin

de

Comandorul ION TĂNASE



La începutul războiului din 1914 submarinul abia începuse să facă primii paşi. Deşi paşii lui începători erau destul de sănătoşi, nu prea i se dădea însemnătatea trebuitoare. In primăvara 1914 am luat parte la o manevră a Flotei Germane în timpul căreia au lucrat şi submarine. Rezultatele dobândite la aceste execuţii mi-au lăsat credinţa că într'un războiu viitor submarinele vor avea o mare însemnătate. Am raportat aceasta la înapoiere în ţară. Mi s'a răspuns că submarinul nu a eşit încă din starea de încercări şi nu a ajuns aşa de departe ca să poată fi întrebuinţat pentru operaţiuni navale.

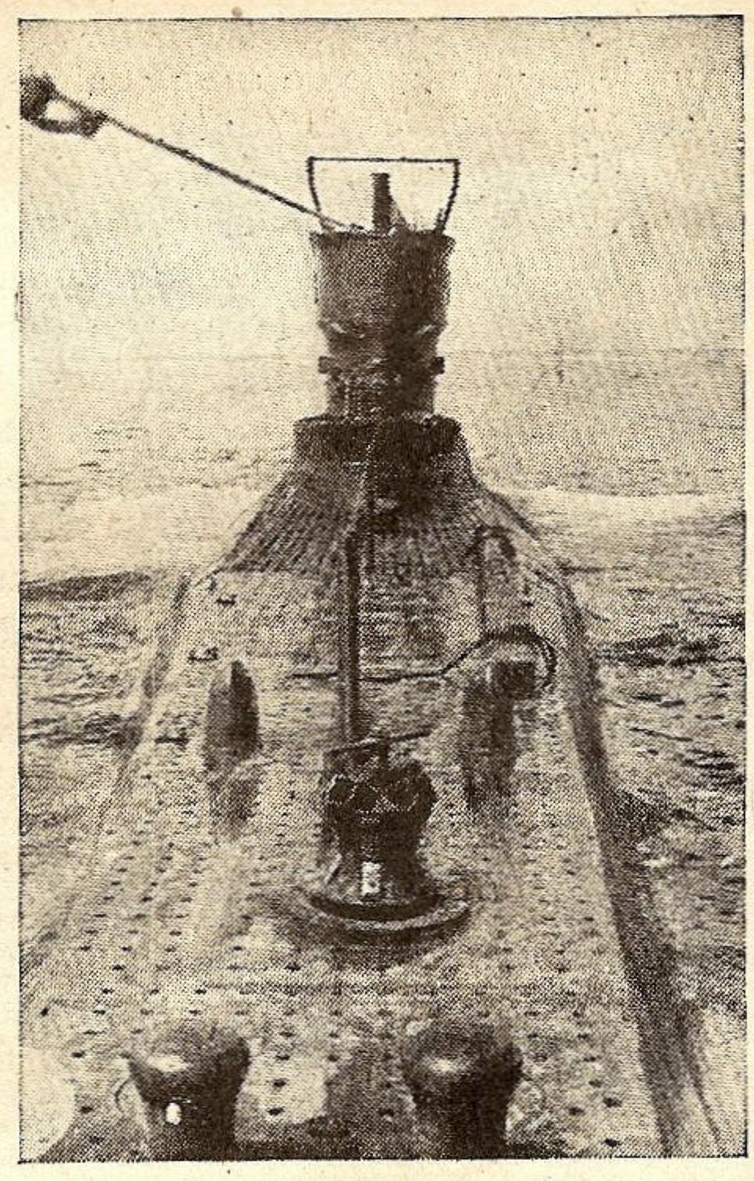
Intemeiate pe această credinţă în neputinţa submarinului nici o marină nu s'a gândit la un mijloc de apărare contra lui şi mai mult chiar nu s'a gândit nimeni dacă şi cum să se ferească de loviturile lui.

Iată că la 22 Septemvrie 1914 submarinul U 9 comandat de Căpitanul Weddingen dă la fund 3 crucişătoare cuirasate engleze. La ora 7,20 cu o torpilă crucişătorul *Aboukir,* la ora 7.55 pe *Hogue* cu două torpile şi la ora 8,20 vatămă greu pe al treilea *Cressy* cu două torpile, iar cu a 6-a torpilă îi dă lovitura de graţie, la ora 8,35. La auzul acestei isprăvi lumea marinărească a rămas fără glas. Un nimic de văscior de câteva sute de tone, aşa de slab că dacă l-ai strânge puţinel ar pârâi din toate încheeturile, să se joace ca cu nişte şoricei, cu trei mari crucişătoare cuirasate de câte 12.200 tone fiecare, înzestrate cu câte două tunuri de 234 mm., 12 tunuri de 150 mm. 12 de 76 mm., trei de 47 mm. şi două mitraliere şi aparate cu plăci de oţel de 152 mm. grosime!

Flotele alcătuite din marile cuirasate au început să ocolească locurile pe unde puteau să ajungă submarinul. S'au dat instrucţiuni navelor să nu mai dea ajutor navelor torpilate de către submarine ci să se îndepărteze cât mai repede de locul acela lăsând pe cel lovit în voia soartei. Escadrele engleze cari obişnuiau să se coboare uneori până aproape de insula Helgoland se ţin de acum aproape de linia Shetland — Norvegia.

Pentru lupta contra submarinelor se folosesc aceleaşi mijloace ca şi pentru navele de suprafaţă : tunul, mina şi pintenarea. Deoarece submarinul când era atacat se dădea la fund s'au construit obuze cu un fel de pahar în vârf (la ogivă) cari să nu mai ricoşeze la atingerea cu apa ci să-şi continue drumul prin apă. Rezultate nu prea au dat aceste obuze. Când submarinul era prins la suprafaţă nava se repezea să-l tae cu prova (pinteneze).

S'au aşezat mine prin locurile de trecere şi la diferite adâncimi ca submarinele care luntreau pe sub apă să dea peste ele. In canalul Mânecei în apropierea acestor baraje pândeau nave de suprafaţă armate, cari sileau submarinele să se coboare sub apă şi să dea peste mine.



Un submarin în misiune.

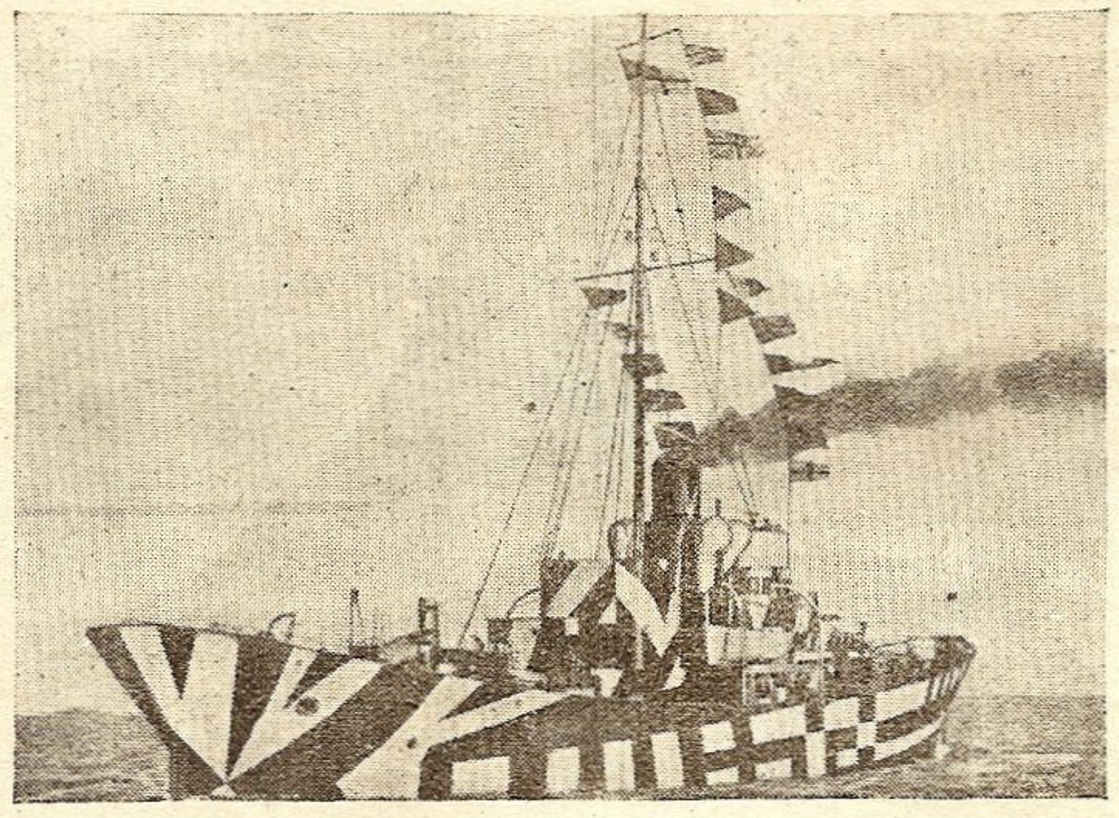
S'au construit mine cari făceau explozie când se atingea chiar şi parâma(frânghia de sârmă) cu care erau legate de ancora lor.

S'au aşezat plăşi sub apă în care să se încurce submarinele. La unele din aceste plăşi sau adăugat mine. Pentru a se apăra de plăşi submarinul a fost înzestrat cu un ferăstrău aşezat la prova care tăia plasa şi putea să scape turela de prinsoare.

La început conducerea războiului german s'a gândit să folosească submarinul numai contra navelor de războiu. Câteva capturi de mici vapoare „Glitra" de 866 tone la 24 Octomvrie 1914 şi alte câteva — „Malachite" de 718 tone şi „Primeo" de 1366 tone capturate în canalul Mânecei în Noemvrie 1914 — nu pot fi socotite ca o campanie contra liniilor de legătură pe mare engleze. La 4 Februarie 1915 Germania declară apele din jurul Marei Britani, Irlandei şi ale întregului Canal al Mânecei ca teritoriu de războiu. Acum se începe războiul contra Marinei de Comerţ britanice. Anglia este blocată de către submarine. Navele neutre sunt cruţate. Vapoarele neutre îşi însemnează naţionalitatea (piturând) vopsind în borduri culorile naţionale.

Anglia începe să înzestreze navele sale de comerţ cu tunuri pentru a se apăra de atacul submarinelor.

Ca apărare contra submarinului poate fi socotit şi faptul că America a impus ca submarinul să lucreze la fel cu crucişetoarele adică înainte de a ataca nava de comerţ să o oprească, să-i cerceteze actele de bord şi numai după ce se încredinţa că era navă duşmană să o dea la fund. Aceasta făcea ca submarinul care este foarte slab în lupta la suprafaţa mărei să fie expus la mari primejdii. Acest fapt a fost folosit de către Englezi cari au trimis pe mări nave capcane — numite de către ei Q-Ships — cari erau nave obişnuite de comerţ, corăbii sau nave de pescari, purtând de obiceiu pavilion neutru sau fără pavilion — ce aveau ascunse cu dibăcie la bord tunuri şi mitraliere precum şi soldaţi marinari. La semnalul submarinului ele opreau şi se făceau că se supun cererei de a trimite actele şi de părăsirea navei. Submarinul se apropia fără grije la 2—300 metri. Echipajul civil al vaporului se lăsa în bărci la apă pe când la bord rămâneau ascunşi marinarii tunari cari atunci când le venea bine descopereau tunurile şi începeau să tragă cu



Navă camuflată spre a înşela submarinele asupra direcţiei şi vitezii.

arme de mână, mtiraliere şi tunuri asupra submarinului şi echipajului lui. Orice lovitură de obuz în corpul submarinului îl făcea să-şi piardă apărarea, putinţa de a se scufunda şi a scăpa astfel de urmăritori. Navele capcane

Pentru apărarea navelor de comerţ s'au folosit şi drumurile păzite de nave de răsboiu. Se hotărî ca pe un anumit timp navele de comerţ să meargă pe anumite drumuri care erau patrulate de către navele de răsboiu. Aceasta s'a dovedit mai târziu mai folositoare submarinelor cari nu aveau decât să încrucişeze pe mare până dădeau peste navele de răsboiu care patrulau, să le urmărească şi să afle astfel drumul pe care aveau să vină navele de comerţ. Submarinul lăsa să treacă nave de răsboiu şi cum apărea o navă de comerţ o ataca cu atât mai liniştit pentru că ştia unde se află nava de răsboiu care ar fi putut să-l stânjenească. In felul acesta am pierdut şi noi în Septemvrie 1916 vaporul „BISTRIŢA", încărcat cu armament, muniţiuni, material de răsboiu şi metale trebuitoare fabricilor de răsboiu.

Printre mijloacele de apărare a fost şi vopsirea cu alb a părţei dela apă a pupei vapoarelor (partea dinapoi) pentru a înşela submarinul în privinţa direcţiei în care mergea vaporul. Partea albă o lua drept spuma din prova navei şi astfel greşea ochirea torpilei.

In vara anului 1916 sunt întrebuinţate contra submarinului primele bombe contra submarinelor însă fără rezultat prea mare. Aceste bombe sunt nişte butoaie de metal — asemănătoare celor de ulei, mai mici — umplute cu exploziv care fac explozie la diferite adâncimi sub apă. Ele sunt lăsate deadreptul în apă sau sunt aruncate cu ajutorul aruncătoarelor. Navele cu viteză mare le lasă deadreptul în apă, cele cu viteza mică, le aruncă cu ajutorul aruncătoarelor.

In primăvara anului 1917 ies primele ştiri că Anglia a început să folosească convoiul. Convoiul este o turmă de nave de comerţ, căreia îi dau târcoale, mergând şerpuind distrugătoarele şi corvetele. Crucişătoarele şi navele de linie ce însoţesc convoiurile trebue să le apere de atacul navelor de suprafaţă duşmane. Purtătoarele de avioane îl apără de avioanele inamice. Navele de comerţ se adunau în anumite porturi americane sau africane şi plecau în convoiu păzite de numeroase nave de răsboiu.

S'au construit deasemenea nave mici şi repezi vânătoare de submarine cari lucrau în apropierea coastelor engleze. Când un convoiu intra în zona de primejdie îi ieşeau înainte aceste nave uşoare.

Sistemul convoiului ajutat de bombele submarine, cari au ajuns în 1917 să funcţioneze bine şi navele mici şi repezi au stăvilit puterea submarinului. La anul 1917 şi 1918 pierderile de submarine au crescut simţitor.

Pentru apărarea contra submarinelor Anglia a folosit în micul răsboiu mondial 3000 nave uşoare; a instalat 13.000 tunuri de calibru 50 mm. la 150 mm. şi a întrebuinţat 770.000 oameni. In acest număr sunt socotiţi şi lucrătorii întrebuinţaţi pentru construirea navelor pentru înlocuirea celor scufundate.

America a construit sute de distrugătoare.

In răsboiul actual apărarea contra submarinelor a folosit aceleaşi mijloace ca şi în răsboiul trecut, natural mai perfecţionate, la care s'a adăugat şi aeroplanul, adică convoiul, bomba contra submarinului, navele vânătoare de submarine, barajele de mine. In parte navele uşoare au fost înlocuite în regiunile din apropierea coastelor de către aeroplane. S'au format chiar aeroplane vânătoare de submarine. Aeroplanul descoperă de sus mai uşor submarinul. Il vede chiar atunci când acesta este afundat. Se folosesc deasemenea şi baloane captive remorcate de către nave.

Atât în răsboiul trecut cât şi în cel de astăzi cel mai straşnic protivnic al submarinului s'a dovedit a fi distrugătorul. Răsboiul a prins atât pe englezi cât şi pe americani cu distrugătoare puţine.

S'a căutat să se împlinească această lipsă prin construirea de corvete, nave escortatoare de 800—1000 tone, cu 2 tunuri de calibru mijlociu, cu viteză până la 20 mile pe oră. După ultimele ştiri venite din partea anglosaxonă reese că s'a simţit nevoia ca corvetele să fie mai repezi şi să aibă artilerie mai puternică.

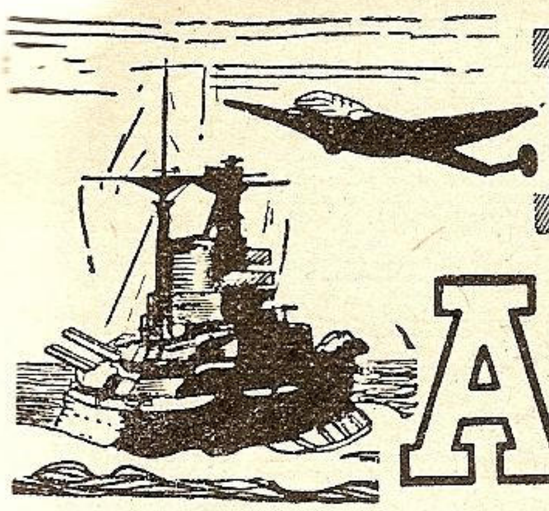
Ca mijloc de apărare contra submarinelor anglosaxonii au plănuit atât distrugerea submarinelor în bazele lor cât şi a celor în construcţie în şantiere. Incercarea nu a dat rezultatele dorite. Aceasta este dovedit şi cu faptul că bombardamentele aviaţiei asupra bazelor şi şantierelor de submarine nu s'au mai continuat şi prin faptul că submarinele puse în serviciu sunt cam de 10 ori mai multe de cât cele pierdute prin fapte de răsboiu sau lovituri ale mărei. Adăposturile betonate pentru submarine s'au dovedit foarte bune.

Printre aparatele ajutătoare acum sunt ascultătoarele sub apă cu ajutorul cărora se află după ronţătiul elicelor sau alte sgomote din submarin locul unde se află acesta. Adâncimea la care se găseşte submarinul se caută prin aparatele de sondat cu unde ultra scurte. Pentru a se apăra de aceastea submarinul opreşte motorul, iar instalaţiile lui s'au făcut să lucreze fără sgomot şi să facă cât mai nefolositoare aceste noi aparate.

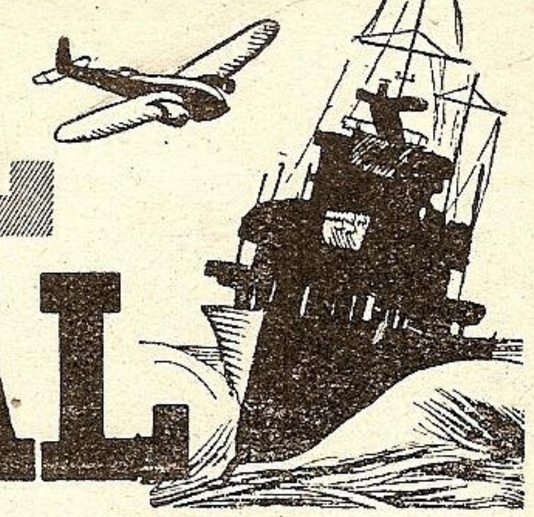
In ultimul timp au venit ştiri şi din partea engleză şi din partea germană că s'ar fi construit nave speciale cu arme noi care distrug submarinele. O stire venită din Londra prin Berlin arată că navele speciale germane ar fi un fel de nave capcană. In ceiace priveste navele engleze par, după stirile engleze a fi înzestrate cu aparate electrice cari simt submarinele sub apă. Scufundările din luna Martie nu prea le arată vrednice.

Lupta technicienilor între găsirea mijloacelor de apărare contra submarinului şi mijloacele cu cari submarinul să înlăture efectul lor este în toi. Până în prezent submarinul ţine pasul înainte.

COMANDOR ION TĂNASE



RĂSBOIUL AERO-NAVAL



1 Octombrie — *31 Noembrie*

Perioadă grea, cu lupte crâncene pe frontul de răsărit, unde, după retrageri simțitoare, germanii au stabilit frontul și au trecut la contraatac, recucerind multe poziții. Pe frontul italian înaintarea anglo-britanică merge foarte încet. Vremea rea a început, luptele însă sunt tot atât de dârze. Interiorul Germaniei greu încercat de aviație.

AVIAȚIA

In afară de aportul ei eficace pe toate fronturile, aviația s'a manifestat în spatele frontului, pentru a încerca greu bazele și industria.

Aviația Anglo-Britanică n'a încetat atacurile în Westul și centrul Germaniei : 1—2.X teritoriul Westfaliei ; 3.X München ; 4.X Kassel ; 5.X Frankfurt ; 9.X Bremen și Hanovra ; 11 și 15.X Münster ; 19.X Hanovra ; 23.XI Berlin ; 24.XI Toulon ; 27.XI Stuttgart ; 28.XI Bremen, etc.

Nici peninsula balcanică nu a fost ferită : la 19.X localități bulgare, Niș și Scoplie ; la 14 și 24.XI Sofia. La 6.XI a fost bombardat Vaticanul.

Cea germană a bombardat obiectivele cele mai importante din Anglia : Londra, Hull, Harwich, etc.

La 17.X un crucișetor britanic a fost dat la fund în Mediterana.

Aviația română. A fost citată prin ordinul de zi No. 49 din 3.X, corpul aerian General av. Gheorghiu Ermil, pentru neobosita și eroica activitate cu 4.753 eșiri, aruncând 1.433.540 kg. bombe, susținând 204 lupte, obținând 126 victorii sigure și 26 probabile.

SUBMARINELE

Submarinele, în strânsă cooperare cu aviația, nu și-au încetat activitatea. Astfel la 5.X un convoi atacat pe coastele Africane au pierdut 8 vapoare dintr'un convoi și un distrugător, iar aviația 16 vapoare cu un deplasament de 130.000 tone.

La 11.X. au fost scufundate 8 vapoare cu un deplasament de 40.200 tone în marea Kara, la răsărit de Noua Zemlia.

La 15.X au mai fost date la fund încă 11 vapoare cu un deplasament de 74.000 tone ; la 21.X în Mediterana, alte 7 vapoare de 54.000 tone.

Bilanțul lunei Octombrie este : 52 vase de comerț, cu un deplasament de 301.700 tone scufundate și 27 cu 170.000 tone avariate. Marina de război aliată a pierdut 1 crucișetor, 11 distrugătoare, 2 vase de pază și 4 vedete, iar 5 crucișetoare, 7 distrugătoare grav avariate

La 6.XI au fost scufundate în Atlantic 5 vase de comerț, 4 distrugătoare și o corvetă.

La 7.XI submarine și avioane germane au atacat în Mediterana un convoi de 22 nave, reușind a scufunda 13 din ele și 4 distrugătoare.

LUPTE NAVALE

La 4.X a avut loc o luptă navală între o formație germană și mai multe distrugătoare în largul arhipelagului Sept Isles, încheiată cu torpilarea unui distrugător și retragerea celorlalte.

La 24.X o ciocnire în dreptul coastei Bretone, în urma căreia au fost scufundate un crucișetor britanic de clasa „Fiji" de 8.000 tone și 2 distrugătoare.

După capitularea Italiei, un punct nevralgic îl prezinta numeroasele insule ale Dodecanezului din răsăritul Mării Egee, care puteau servi ca trambulină pentru o eventuală debarcare în Balcani. Germanii dându-și seama de importanța lor au plănuit ocuparea.

La 5.X au pătruns în insula Kos, dela Nord de Rodos ; 12.XI insula Leros ; la 19.XI insulele Patmos, Lipsos și Nicaria ; la 29.XI insula Santorin.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

Pe Nipru de jos la 4. X capul de pod bolșevic dela Dniepropetrovsk a fost redus simțitor, iar la 6.X a fost complet lichidat.

15.X,lupte grele în regiunea Cremenciug de ambele părți ale Kievului, la N. W. de Cernigov, la S. W. de Smolensk și în regiunea Veliki-Luki.

26.X, trupele germane au evacuat Dniepropetrovsk, după ce au distrus tot ce putea folosi inamicului.

La 14.XI trupele germane au înaintat în regiunea Kiev. Lupte grele la Jitomir și Gomel.

La 18.XI germanii au atacat Jitomir-ul, recucerind importante poziții, reușind a înconjura și captura orașul la 20.XI și alte poziții în regiunea Kiev. La 24.XI orașele Brusilov și Cernigov au fost cucerite.

La 29.XI au fost nimicite două divizii bolșevice la Korosten, care a fost cucerit.

FRONTUL DE SUD

La 3.X a fost evacuat de trupele Germano-române orașul Taman. Atacurile bolșevice se întețesc, spre a pătrunde în Crimeia.

La 5. X. a fost cucerită dela bolșevici o importantă poziție la Sud de Melitopol.

La 7.X un grup de distrugătoare sovietice a fost nimicit de aviație în M. Neagră.

La 11. X, cedând unor puternice atacuri, forțele germane au evacuat capul de pod Zaporoje.

La 28-29.X lupte crâncene la apus de Melitopol. Germanii au reluat ofensiva la Nord de Crivoirog.

La 1.XI au fost recucerite mai multe localităţi bolşevice.

La 2.XI a fost respinsă o încercare de debarcare la Sud de Kerci şi în istmul Perekop.

La 7.XI s'au înregistrat succese germane la sud de Nikopole, iar în istmul Perekop, trupele germano-române au reocupat poziţiile cucerite de bolşevici.

La 9.XI vânătorii de munte români au cucerit o importantă poziţie bolşevică la Kerci. Vedete germane au scufundat şlepuri şi vedete bolşevice la gura Niprului.

La 10.XI formaţiuni române, trecând la contraatac, au recucerit o înălţime la Sud-Est de Perekop.

La 18.XI trupele române au distrus o divizie bolşevică la NW de Kerci.

La 27.XI a fost citată cu ordinul de zi No. 51 divizia X infanterie pentru felul cum s'a distins la Odesa, Korpeci, Jusnago-Ozereica, Adagun, Kijewosko, Cuban şi Crimeia.

FRONTUL ITALIAN

2.XI, portul Neapole a fost evacuat de forţele germane, după ce s'au distrus toate instalaţiile portuare şi cele cu caracter militar.

5.X, după grele lupte, a fost evacuată insula Corsica, după ce tot materialul a fost transportat pe continent.

Lupe grele continuă pe râul Volturno. Anglo-Americanii caută a câştiga teren desvoltând capul de pod dela Termoli (Adriatica). La 15.X, germanii s'au retras mai la nord de Volturno.

Lupta pentru Roma e în curs, — dar rezistenţa germană e atât de dârză, încâtt înaintarea e foarte greoae, chiar şovăelnică.

EXTREMUL ORIENT

După o acalmie destul de lungă, operaţiunile au reînceput în Pacific. Dela începutul lunii Noembrie forţele navale japoneze au scufundat 27 vase americane în apele insulei Bougainville.

La 17.XI s'a dat a cincea bătălie dela Bougainville, cu prilejul cărei americanii au pierdut o navă port-avion, trei crucişetoare şi un mare vas de transport.

DIPLOMATICE

La 11.X un acord s'a încheiat între Anglia şi Portugalia, prin care aceasta din urmă a pus la dispoziţie britanicilor şi americanilor insulele Azore.

La 13.X Insulele Filipine au fost declarate independente, după atâţia ani de când a trecut dela spanioli la americani.

Către sfârşitul lunei Octombrie la Moscova s'a ţinut o conferinţă la care au luat parte d. Hull şi Eden.

La 6.XI a avut loc la Cairo o întrevedere între d-nii Eden şi Menemencioglu.

La 11.XI au început grave turburări în Liban, provocate de arestarea preşedintelui.

La 30.XI s'au întrunit la Teheran d-nii: Roosvelt, Churchill şi Ciang-Kai-Shek.

O podoabă

în casa fiecărui membru

Cadoul

cel mai frumos pentru prieteni

CALENDARUL

LIGII NAVALE ROMÂNE

- **executat artistic în 4 culori după originalul d-lui pictor Cpt. C-dor D. Stiubei**
- **Doritorii îl pot avea trimiţând centralei suma de lei 180 sau adresându-se filialelor şi căpităniilor de porturi.**

GLASUL PRESEI

Istoricul apelor noastre.

Minunata descoperire a energiei „cărbunelui alb", — cum i se mai spune apei, în limbajul de specialitate, — a schimbat faţa întregei civilizaţii omeneşti. Toate ţările, au reglementat prin legi regimul juridic şi economic al cursurilor de apă, în vederea exploatării energiei şi bogăţiilor inepuizabile pe cari le deţin aceste daruri ale naturii. Sunt 2000 de ani, de când, Institutele lui Marcian şi ale lui Iustinian, cristalizează primele principii şi distincţiuni juridice, referitor la ape principii valabile până în ziua de azi. In evul mediu, capitularele lui Carol-cel-Mare, pun râurile şi drumurile sub jurisdicţia conţilor sau vicarilor acestora, singuri însărcinaţi cu administrarea şi pedepsirea delictelor ce s'ar comite pe ele. Beneficiile nobililor asupra tuturor cursurilor de apă erau viagere: un adevărat uzufruct. Revoluţia franceză, prin art. 6 al „Codului Rural" din 1791, proclamă naţiunea ca fiind singurul proprietar al tuturor apelor. Abia la 8 Aprilie 1898 — după zeci de ani de discuţii aprinse — Franţa votează prima lege asupra regimului apelor. Legea noastră din 1924 este în bună parte, o pastişare a legii franceze dela 1898... Primele dispoziţii legislative cari se ocupă la noi de ape sunt: „Pravila lui Vasile Lupu" din 1646 şi Indreptarea legii" a lui Matei Basarab din 1652, care, la „glava" 309, prevede că proprietarul terenului pe care curge apa morii va putea să oprească apa şi să-i schimbe cursul. Mai târziu — la 1780 — „Pravilniceasca condică a lui Ipsilante" se ocupă deasemenea de mori şi heleştee: „când vecinul din zavistie, nu îngăduieşte pre cel ce are vad a-şi face moară atunci să dea ştire Domniei ca să i se dea înscris voie pentru nebântuială". Prima legiuire, care vorbeşte şi de îndatoriri este codul Caragea — 1817-1832. El dispune „să nu aibă voie răzaşii, să facă lucruri din pricina cărora potopesc sau împuţinează gârlele sau heleşteele". Codul moldovenesc al lui Calimach, merge şi mai departe când proclamă: „râurile mari şi mici şi a lor maluri, limanurile şi ţermurii, sunt lucruri publice sau avere publică"... Regulamentul Organic stabileşte o serie de norme generale, desvoltate de legea pentru plutirea gârlelor din 1835 în Muntenia, şi 1852 în Moldova, aplicate până la legea noastră din 1924, sub imperiul căreia ne găsim şi azi... Legea dela 1835 ne rezervă o surpriză plăcută, în ceeace priveşte protecţia muncii naţionale: „plutirea sării este slobodă pe orice plută", însă „mărfurile ce se vor transporta, în caice streine, iar nu de ale supuşilor acestei ţări, va plăti taxa o a treia parte mai mult la fiecare sută de ocă". Sub regimul codului civil actual, s'au făcut mai multe încercări de legiferare, rămase însă, în această fază. Au apărut în desbaterea publică proiectul Donici-Epureanu, înmormântat la Senat în 1876; proiectul de irigaţie al inginerului Gioia, apoi proiectul lui Petre Borş la 1884, care în momentul când să fie votat, Camera a fost dizolvată. Abia la 4 August 1921 se votează de ambele corpuri legiuitoare o lege a apelor. Toate aceste proecte sunt mult superioare legii din 1924, care necesită o serioasă revizuire, — pentru a putea fi pusă de acord cu nouile concepţii juridice ale doctrinei şi jurisprudenţei, — în totală contradicţie cu economia ei...

PETRE ŢINCU
(„Curentul")

La Marina rumana en la guerra

par Fernando P. de Cambra

„DAVID CONTRA GOLIAT"

Con anterioridad a la pasada guerra de los cuatro años, la flota marítima rumana era un concepto inexistente. Se reducia a cierta serie de proyectos, muy manoseados por los diversos servicios ministeriales, pero jamás plasmados en realidad. En buena práctica, sus barcos de guerra quedaban constituídos por cinco monitores fluviales que, caso de guerra hallábanse destinados a operar en el Danubio.

La paz de 1919, le asignó tres torpederos de 260 toneladas, que antes pertenecieren al Imperio austro-húngaro, y cuyo valor militar resultaba más que dudoso. Asimismo, Italia le cedió, en 1920, dos destructores („Nibbio" y „Sparviero"), hermanos gemelos del „Aquila" y „Falco", que Espanna adquirió en 1937, figurando actualmente en las listas de la Armada Nacional con los nombres de „Melilla" y „Ceuta", respectivamente.

Por tanto, cuando en el verano de 1941 rompiéronse hostilidades con la Rusia soviética, la composición de la Marina de Guerra rumana, era como sigue!

Destructores:

„Marasesti" (ex „Nibbio") y „Marasti" (ex „Sparviero") construidos en Nápoles entre 1918 y 1919, de 1,300 toneladas, 34 millas de andar (teóricas) y armados con cinco cañones de 120 mm., 2 antiaéreos de 76 mm. y 4 tubos lanza torpedos. „Regele Ferdinand" y „Regina Maria", costruidos también en Nápoles entre 1928 y 1929, 1,800 toneladas, 35 nudos y armamento similar al anterior

Torpederos:

„Smeul" (ex „F. 83"), „Naluca" (ex „F. 82") y „Sborul" (ex „F. 81"), construídos en Fiume y Trieste en 1913 y 1914. Como ya se ha dicho, desplazan 260 toneladas y van armados con dos cañones de 66 milimetros y dos tubos.

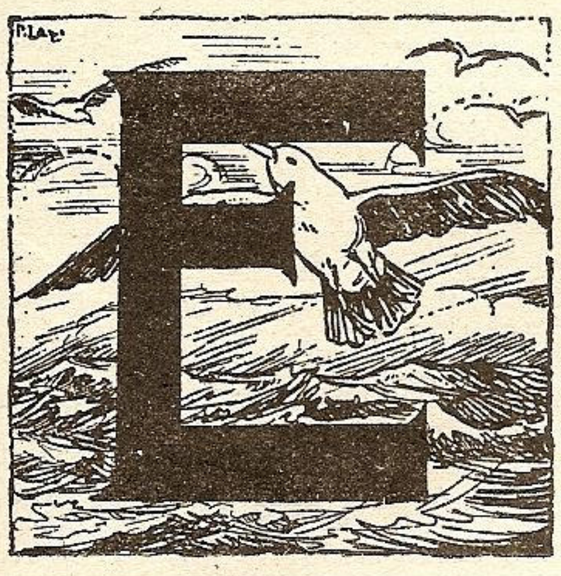
Submarino „Delfinul', botado en los astilleros italianos de Fiume en 1930 y entradó en servicio hacia abril de 1936(!!). Sus caracteristicas son 650 toneladas en superficie y 900 en inmersión, y el armamento 8 torpedos, de 533 mm. En 1928, comenzaron la construcció de otros dos similares al anterior pero de caracteristicas mejoradas, especialmente en lo que concierne a marcha y rapidez de maniobras. Por obligada discreciion bélica, no han sido dados de alta oficialmente en la Armada rumana, ni comunicado nombres, pero se supone entraro en servicio a mediados de 1942.

Este era el total disponible para la lucha en el Mar Negro, pudién dose andir tres lanchas torpederás (tipo „M. A. S.") y 4 cañoneras compradas en Francia y datando de 1916. Para terminar esta relación (enfadosa pero indispensable a los efectos de darnos perfecta cuenta sobre la desproporción de fuerzas) anadiremos que los cuadros activos del personal, componianse de 480 jefes y oficiales, 550 clases y subalternos y 4,000 marineros.

Las perspectivas anunciábanse poco halagüenas, pues los soviets tenïan concentradas e su base naval de Sebastopol fuerzas relativamente elewadas y que resultaban ser como siguen: acorazado „Pariskaia-Kommuna" (26.000 tons.), porta aviones „Stalin" (9,000 tons.) crucero „Krasny Kavkaz" (8,000 tonneladas), „Profintern" y „Tchervonais Ukrayna" (7,000 tons.) y „Komintern" de 6,675 toneladas. Destructores: 4 del tipo „Niezamajyn" (1,350 tons.), 2 del tipo „Leningrado" (2,900 tons.), 6 del tipo „Taifun" (700 tons.) y algunas otras unidades menores o anticuadas que no se detallan por no alargar desmesuradamente esta lista, y 17 submarinos, entre los que descuellan los 7 de la serie „Vorochilow", construídos entre 1937—1939.

En buena ley táctica, no existía lucha posible entre uno y otro bando. Era el clásico duelo de David y Goliat tantas veces repetido en la Historia, pero con el agravante en este caso, que la „honda" del segundo estaba constituída por los canones de grueso calibre (305 mm.) del „Pariskaia-Kommuna", lanzando a veinticinco mil metros proyectiles de 325 kilos. Poco o nada tei nían que hacer allí los débiles cañoneros y destructores rumanos, lentos, anticuados,

O pagină din războiul marin



RA în aprilie 1942 — Bolşevicii stăpâneau încă Sevastopolul şi o parte din Crimeia. Operaţiunile armatei de uscat pentru cucerirea restului Crimeiei erau mult stânjenite de flota sovietică. Inaltul Comandament, ordona aşezarea unui puternic baraj de mine în apele inamicului pentru a neutraliza într'o anumită regiune intervenţia marinei bolşevice. Pregătirile şi operaţiunea propriu zisă, trebue să se execute în cel mai mare secret şi cu mare rapiditate. In acest scop o formaţiune de pontoane cu motor germane, sunt încărcate din plin cu mine, şi primesc ordinul a lua marea către regiunea inamică, unde trebuia aruncat barajul. Toate navele române erau angajate în alte importante operaţiuni — cu excepţia unui singur distrugător. Acesta, primeşte greaua însărcinare de a constitui singur — protecţia preţiosului convoi. In zorii zlei când aburii dimineţei nu se ridicaseră încă de pe acoperişurile caselor din portul bază — marinarii români şi germani pleacă înfrăţiţi până la suprema jertfă în greaua misiune. Comandantul distrugătorului era un tânăr şi distins ofiţer superior român, astăzi, cavaler al ord. Mihai Viteazul, — comandantul micilor pontoane germane era un şi mai tânăr locotenent german. Primele ceasuri ale dimineţei — cu un soare strălucitor ce-şi reflecta aurul razelor sale în apele unei mări calme şi binevoitoare — nu prevesteau deloc furia ceasurilor de la asfinţit. Convoiul îşi urma drumul hotărît, spre obiectivul ordonat. La bordul distrugătorului — cu toată conştiinţa periculoasei misiuni, domnea o voe bună de zile mari — Primăvara îşi anunţa sosirea şi sângele tuturora curgea parcă mai iute în vine. La comandă ofiţerii scrutau zarea cu puternice binocluri, — marinarii tunari gata lângă piese, îşi spuneau snoave de ale lor şi din când în când zumzet de râsuri sănătoase ajungeau printre sarturi până la „direcţia de tir", pe comanda superioară. De jur împrejurul bordului facţionarii de veghe, cu ochii pironiţi pe sectorul de orizont ce-l aveau în primire — stăteau, stane de piatră, ca dăltuiţi de vre-o mână miraculoasă. Ora prânzului ne găseşte pe toţi la posturi, neclintiţi. Schimbarea bordurilor se face pe nesimţite (oamenii din repaus vin să-i schimbe pe cei ce au fost de serviciu). La comandă — încep să sosească mici farfurii cu câte o gustare pentru ofiţerii ce rămân în permanenţă acolo. Pe câte un colţ de „copastie" — sau la adăpostul „paraventului", din 3 înghiţituri, fiecare îşi reîmprospătează forţele pentru ceasurile ce vin.

Ofiţerul cu navigaţia e în mare fierbere, n'are timp acum de mâncare „trece soarele la meridian". El începe atacul astrului cu „sextantul" împins către cer, ca un arc din alte vremi — „dreapta de înălţime" se va aşterne în curând pe harta marină — şi punctul astronomic va materializa locul navei la o anumită oră. Ceas de ceas şi minută de minută, ofiţerul cu navigaţia neobosit şi fără somn va controla continuu, mersul navei — rotaţiile maşinilor, fiecare schimbare de drum etc. Vântul, valurile şi curenţii sunt cu minuţiozitate notate — şi din întreg calculul trebue să traseze cu preţioasă atenţie „drumul convoiului" ; cea mai mică neatenţie, cea mai mică greşeală poate fi fatală — atingerea unui baraj de mine ar trimite în adâncuri atâta mândreţe de nave şi atâţia marinari. Conştiinţa unei atât de mari răspunderi dă tânărului căpitan puteri de rezistenţă nebănuită şi parcă printr'o minune cerească — ochii i se măresc — vede în noapte ca pisicile şi simte la auz orice rotaţie în plus la maşini — este tot numai un pachet de nervi — a uitat şi de război şi de duşman şi de cei de acasă — toată fiinţa lui s'a transformat în longitudini şi latitudini. Şi când comandantul îl întreabă la un moment dat să-i indice cu preciziune locul pe hartă — creionul său marchează singur „punctul" şi din întreaga sa fiinţă se degajă atâta pasiune, că dubiu nu mai există, nu mai poate exista. Chiar dacă s'ar răsturna mare cu totul şi cerul s'ar amesteca cu valurile într'un cataclism de apoclips, totuşi punctul convoiului ar fi acelaş. Şi atunci comandantul, mulţumit, cu paşi mărunţi şi dârji îşi reia locul său din care ceasuri nu s'a deslipit, cu ochii mereu înainte — într'o atitudine de un calm, ce pare atât de imperturbabil că dacă n'ai vedea maldărul de mucuri de ţigară în scrumieră de lângă dânsul, a-i spune că nimic nu-l sinchiseşte.

E suficient o alarmă scurtă, provocată poate de un punct suspect pe mare, pentruca să vezi cât dinamism cuprindea acel calm încordat. In spaţiul a câteva secunde — o serie de ordine sunt comandate pe tot întinsul navei şi cuvintele ordonate de şef alunecă cu viteza luminii, prin porta-voci şi telefoane ducând la tunuri — maşini — la bombele antisubmarine — la tuburile de lanstorpile etc. — hotărîrea celui ce la bord, este *„stăpân absolut după Dumnezeu"*.

In cursul după amiezei, marea, parcă plictisită de atâta linişte începe să se încreţească. Pontoanele cu fundul plat şi joase la apă, merg ceva mai greu. Pe întinsul nesfârşit al apei creste de valuri mici, rupte de un vânt destul de tare — se transformă în nenumărate pachete de spumă umplând marea cu „berbeci", veghea devine dificilă. Printre aceste valuri cu spume — mai uşor se poate strecura periscopul unui submarin — fără să fie zărit. Dela comandă se primeşte un ordin scurt *„Incordaţi atenţia"* ! Şi convoiul îşi continuă drumul fără răgaz

---

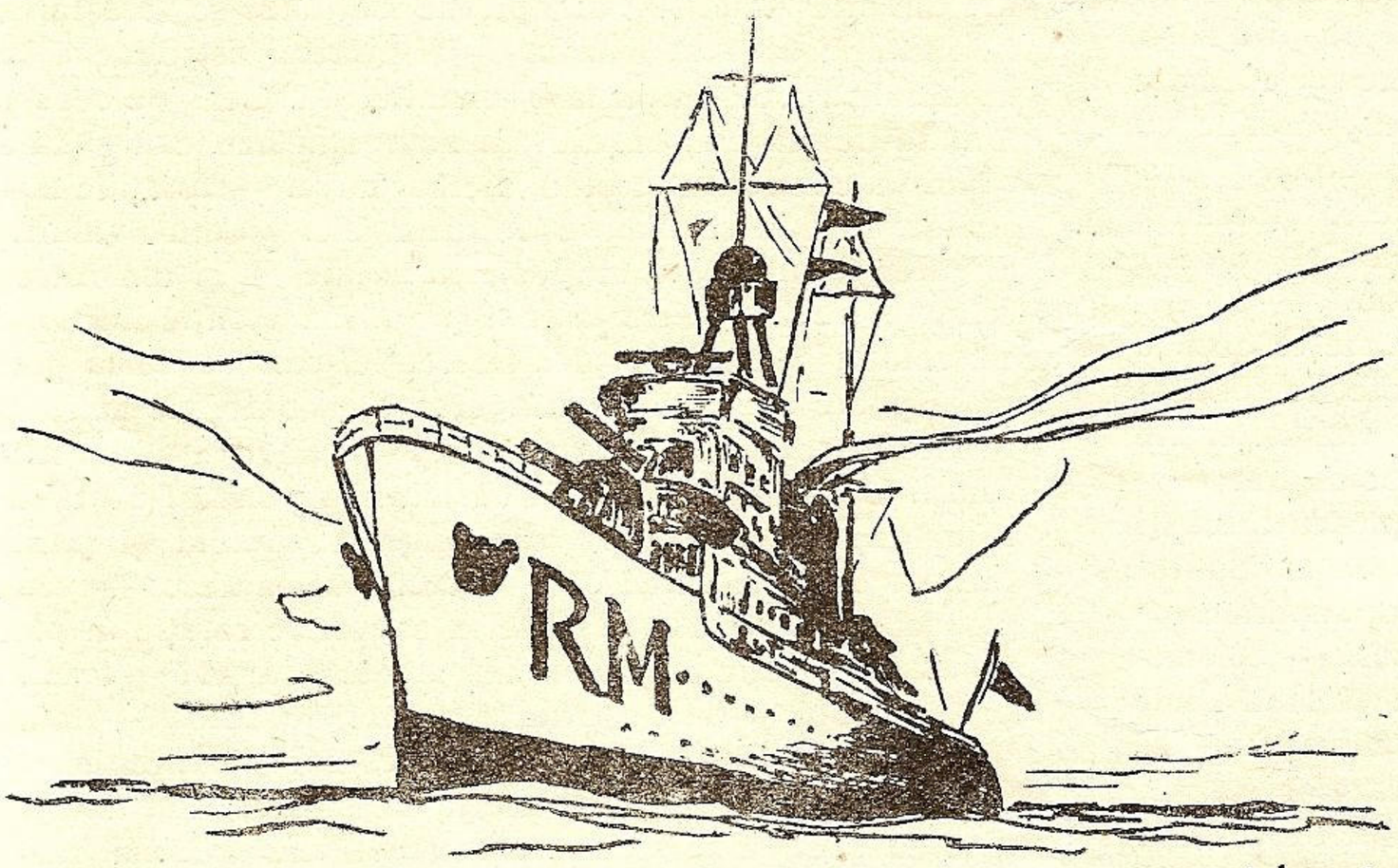
pues, como ya se habrá podido estimar por las cacartesicas precitadas, ninguno de ellos constituía prodigios de modernidad.

Sin embargo, pese a la fria técnica de la guerra moderna, existe un factor que quede suplir deficiencias de material, y nostoros, espanoles, sabemos mucho de ello. Cuando las fuerzas combatientes de un país se hallan animadas por ilimitado espiritu de sacrificio y férrea disciplina, aceptada sin reservas, el margen que separa ambos potenciales se acorta enormemente.

Y éste fué el caso de Rumania, con 150 millas de litoral asomado al Mar Negro y sin poder recibir ayuda exterior alguna, por cuanto la llave, la puerta de los Dardanelos hállase cesolamente guardada por Turquia neutral y poco propicia a meterese en bélicos berenjenales. Véanse las muestras, que ya entraron a formar parte integrante en la historia de nuestro atormentado continente.

(„Solidaridad Nacional")

Soarele — obosit după atâta plimbare pe bolta cerească — începe să-şi caute culcuşul pipăind cu razele sale din ce în ce mai roşii linia dantelată a orizontului spre asfinţit. La comandă linişte totală — toţi ofiţerii cu binoclurile lipite la ochi răscolesc fără încetare întinsul apelor şi cuprinsul cerului şi... deodată tăcerea se sparge *„alarmă aeriană". „La posturile de luptă"* tunarii antiaerieni îndreaptă ţevile către punctul anunţat. Unul, două-trei.... cinci-şase avioane sovietice vin la atac năpustindu-se cu furie peste convoi. Şi începe lupta — tunurile şi mitralierele navelor scuipă foc năprasnic. Inamicul este primit cu toate onorurile — n'a reuşit să realizeze surpriza — cerul brăzdat de obuzele trasoare răsună de exploziile proectilelor. Prima serie de bombe a căzut la distanţă, în dreapta convoiului, jerbe mari de apă se ridică drept în sus. Este ora 18 şi cinci. Toate navele cu viteza maximă — merg în zigzag — distrugătorul roteşte împrejurul convoiului aplecându-se pe o



Silueta distrugătorului „Regina Maria" în misiune.

parte din cauza vitezei — apărându-şi averea ! Tunarii trag cu sete. Primul atac a trecut. Bolşevcii nu se lasă după un sfert de oră de sbor la distanţă, se regrupează în două loturi şi revin la atac din direcţii diferite, — dar ai noştri vigilenţi nu i-au slăbit din ochi o clipită. Tunurile încep din nouă să bubue şi mitralierele şi tunuleţele de pe pontoane împânzesc cerul cu o reţea multicoloră de obuze trasoare. Totuşi duşmanul temerar — parcă ar şti ce preţioasă încărcătură ducem — se apleacă în viteză şi presară o a doua serie de bombe, de astă dată bine ochite — deşi fără rezultat, — bombele se sparg în apă, între nave la câteva zeci de metri. Dumnezeu e cu noi, nici o navă atinsă. In schimb unul din avioane este lovit — şi cu fum puternic în coadă ia cale întoarsă spre ţinuturile păgâne de unde a venit — urmat de un altul în ajutor. Au mai rămas patru — soarele a asfinţit — cerul se întunecă şi bolşevicii nu se lasă — revin la atac cu bombele ce le-a mai rămas. Ultima serie de bombe se resfiră departe în prova convoiului. Din piepturile tuturora iese un oftat de uşurare ; — şi totuşi avioanele duşmane nu vor să plece — urmăresc drumul convoiului, prudent, de la distanţă, Subofiţerul telegrafist raportează : *„Avioanele duşmane vorbesc cu o bază de la uscat — probabil Sevastopol"*. Situaţia devine serioasă — scopul duşmanului se desenează precis : avioanele vor menţine contactul, până la sosirea navelor inamice care în număr covârşitor ne vor nimici. Comandantul scrutează harta şi îşi dă seama rapid că în trei ore inamicul va fi lângă noi — ofiţerul cu navigaţia raportează că nu se mai poate continua drumul în aceiaşi direcţie — fiind aproape de baraje de mine — ar trebui să se ia direcţia drumului final. Nici acest lucru nu e posibil — pentrucă astfel duşmanul va deduce ţinta convoiului — care va fi mai uşor de ajuns de flotă şi în ori şi ce caz secretul operaţiunii finale ar fi compromis. Intunericul vine încercând să salveze situaţia — avioanele nu ne vor mai vedea şi se va putea schimba drumul — şi inamicul nu va şti unde să ne caute cu navele sale. Dar bolşevicii prevăzători se ţin scai de noi — şi nu vor să scape prada — paraşute luminoase lăsate din avioane luminează cerul deasupra convoiului, ca ziua. Imposibil de luat drumul final fără să fim observaţi. Au trecut două ore de la declanşarea atacului — hotărîrea trebue luată imediat nu mai este timp de pierdut. La Nord baraj de mine — la Est dacă se schimbă drumul se compromite scopul operaţiunei şi convoiul va fi sigur prins de duşmani.

O încercare de scăpare spre Vest sau Sud întorcând, are dublu desavantaj : se renunţă la operaţiune — şi convoiul tot va fi nimicit — de oarece viteza sa redusă nu-l va putea pune la adăpost înainte ca flota inamică să-l fi ajuns. La aparatul de telefonie pe unde scurte are loc o consultare rapidă între cei doi comandanţi şi hotărîrea este luată — eroic — dramatic — singura soluţie posibilă : *înşelarea duşmanului*. Intre timp paraşutele luminoase se succed deasupra capetelor noastre. Nervii tuturora sunt întinşi la maximum, tunurile nu mai trag pentru a nu ne descoperi — şi echipajul s'ar bate cu pumnii dacă ar putea. Ofiţerul cu navigaţia se agită — convoiul a ajuns la limita barajului. Dar manevra salvatoare va începe — distrugătorul va schimba drumul la Vest atrăgând cu massa sa mai mare şi fiind mai vizibil de avioanele duşmane — iar pontoanele joase la apă se vor strecura neobservate către Est, la ţinta finală, până unde numai au decât 4 ceasuri de drum. Flota inamică anunţată de avioane va căuta convoiul către Vest unde distrugătorul se va descurca cum va şti — şi operaţiunea de minare se va putea face aşa cum s'a ordonat — *la timp — în secret* şi *cu succes*.

Şi dramaticul drum începe.

La aparatul de telefonie cei doi comandanţi îşi iau rămas bun urându-şi victorie — Germană şi Română. „Heil Antonescu — Heil Hitler". Poate cineva să-şi imagineze ce se petrece în aceste clipe supreme în inimile celor 2 comandanţi ? ! Imensa răspundere ce-şi luau fiecare ! Viaţa atâtor sute de oameni — reuşita sau nereuşita unei operaţiuni ce putea antrena consecinţe serioase pentru frontul dela uscat ! Gândindu-se ei o clipă la familia lor, la soţia şi copiii lor ce poate în acest moment din noapte — în genunchi în faţa icoanei se rugau cu aprindere ca Dumnezeu să-l ţie pe scumpul lor tătic şi drag !

Victorie ! Avioanele s'au luat cu paraşutele lor luminoase după distrugător — pontoanele au scăpat neobservate către Est. Duşmanul a fost înşelat ! Mai rămâne partea a doua — salvarea distrugătorului de flota inamică. care trebue să fie aproape.

„Maşinile pe drum — maxima viteză" şi cârtiţele vaporului — fochiştii şi mecanicii navei de acolo din fund

(sfârşitul în pag. 232)

La bordul Canonierei „Bistrița"

de AURELIAN PĂUNESCU

Toamna cade pe ostroave cu adieri reci ruginind frunzele sălciilor. Cerul de un albastru curat și frumos se oglindește în apa Dunării liniștită dupe atâta amar de drum prin țări însângerate de război.

Echipajul stă pe punte întins la soare, dornic par'că să strângă în suflet toată căldura ce a mai rămas zilelor de toamnă.

Marinarii în repaos... unul fumează o pipă, altul spune o glumă, altul scrie o *„mică epistolă"*.

Toți lenevesc la soare, pierzându-și privirile în adâncul apei, ori în slava cerului.

Dar deodată soneria dela *careul ofițerilor* chiamă lung *timonierul*.

Un ordin scurt, *timonierul apare* înroșit și comunică ceva *Șefului de echipaj*, care, după un semnal lung șuerat cu sifleea, strigă.

— Echipaj la front la prova !

Lenea dispare ca prin minune și cu vioiciune nebănuită echipajul e înșirat la prova pe *„borduri" : tribord* și *babord*.

Comandantul apare, privește cercetător. Șeful de echipaj dă raportul, arătând răpândirile.

Popescu Apolodor lipsește dela bord fără voe.

Nu știe nimeni nimic despre el. Unde e ! De ce-o fi plecat ! Când vine ? Nimeni nu știe nimic.

De înnecat nu se putea înneca, fiindcă nu-l lăsa *barca de salvare*, care s'ar fi armat într'o clipă și l'ar fi prins, înainte de a-l prinde pentru vecie fundul apelor.

— Ce e cu Popescu ? întrebă scurt Comandantul.

— Să trăiți Don Comandant nu știm nimic de el, raportă șeful de Echipaj.

Intr'un timp iată că apare și Popescu la malul Dunărei și se sue în barca ce aducea proviziile.

Cum sue la bord Șeful de echipaj îl duce la comandant.

— Ei, ce e cu tine Popescule, unde ai fost ?

— Să trăiți *Don Comandant* am fost până în sat.

— Cu serviciu ?

— Nu, Don Comandant.

— Atunci ?

— Am fost să mă plimb nițel.

— Ai cerut voe dela cineva.

— Nu.

— Așa ? Dar nu întrebași cine e primar în sat.

— Nu Domnule Comandant, răspunse Popescu, bucuros că scapă de pedeapsă.

— Ia du-te tu până în sat și vezi cine e primar. Dar să vii repede, auzi ?

— Am înțeles să trăiți Don Comandant.

După 20 de minute Popescu era înapoi cu răspunsul.

— Să trăiți Don Comandant, e primar în sat Ion Plopu.

— Bun, dar învățător cine ?

— N'am întrebat D-le comandant.

— Ei, păi vezi ,ia du-te de întreabă.

După alte 20 de minute Popescu era înapoi cu răspunsul :

Invățător... Ionescu ; popă... Popescu ; notar... Dăscălescu ; jandarm Postescu ; moașe... Piscupescu,... etc. etc. Popescu credea c'a scăpat.

— Buun ! Măi, dar... ceva gâște erau prin sat ?

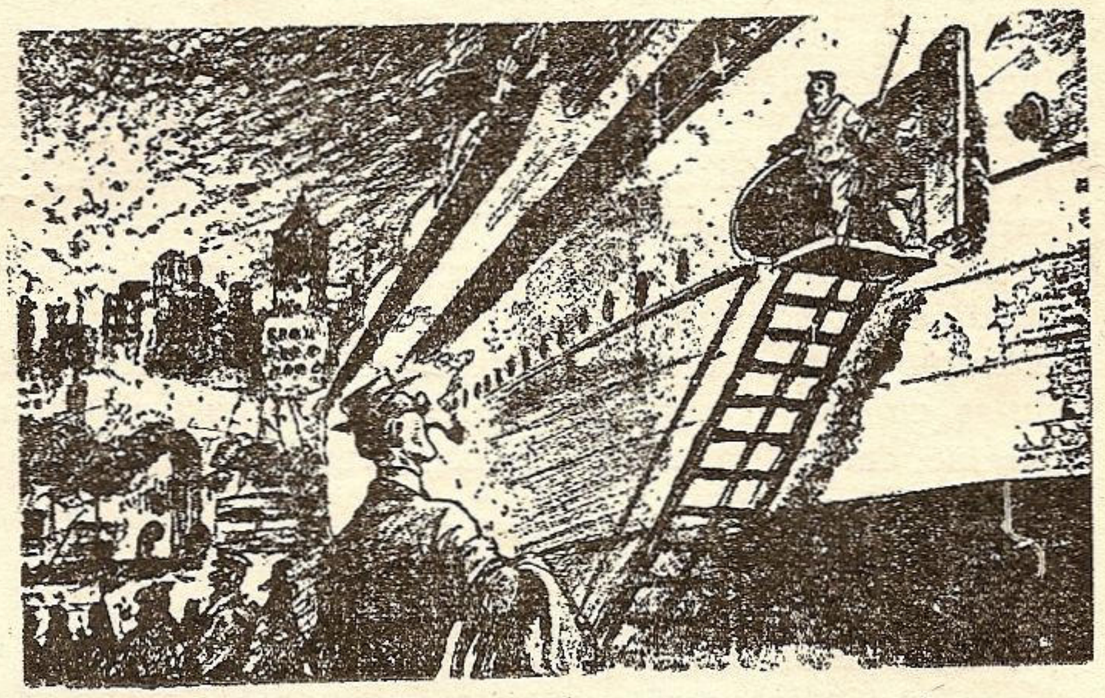
— Era D-le Comandant.

— Ia du-te tu și vezi cât costă perechea de gâște, dar să-mi vii repede, pas alergător.

— Am înțeles D-le Comandant. Și Popescu iar o lua pas alergător, spre sat, că așa era ordinul.

Alte 20 de minute și răspunsul era raportat scurt și cuprinzător.

— Gâștele bătrâne 5 lei perechea.



— Aho ! Până unde mergi !

— Până a primul submarin german !

Bobocii din vara asta 3 lei perechea. Popescu răsufla din greu.

— Măi dar miere de albine o fi în sat.

— Ia dă tu fuga și vezi cu cât o dă kilogramul.

Altă fugă, alte 20 minute și răspunsul era gata.

— 2 lei kilogramul mierea de flori de Mai vărsată ! 3 lei kg. mierea în faguri.

— Buun ! Ia să te duci tu acuma Popescule să...

— Să trăiți D-le Comandant, tăieți-mă, omorâți-mă aruncați-mă în Dunăre da nu mai mă trimeteți, că nu mai pot, cad jos, apucă să raporteze Popescu, mort de oboseală.

— Așa ? Ei, mai pleci dela bord fără voe Popescule. Plimbare ți-a trebui, plimbare ți-am dat.

Pleacă d'aici, măgarule !...

Echipajul chihotia la prova de pățania lui Popescu și nu-l mai lăsa în pace....

— Hai la plimbare Popescule.

— Ia du-te Popescule până în sat de vezi ouă de bibilică sunt ?

— Dar de barză ?

— Da' de țânțar ?

— Du-te mă prostule că faci o plimbare, complectă Șeful de echipaj.

Seara se lăsase rece, stelele se oglindeau strălucind în apă, echipajul adormise ; numai Popescu n'avea somn, de oboseală și de necaz, că se făcuse de râs și la bord și în sat, unde se ducea pentru un drac de fată cu ochi negri și obraji îmbujorați.

Om la apă

de Căpitan de marină
Z. NEGULESCU

Iunie 1927.
O după amiază frumoasă.
Marea ca oglinda.
Canoniera *„Cpt. Dumitrescu Constantin"* în drum dela Mangalia spre Constanţa.

In lipsa unei nave-şcoală, canoniera a fost improvizată ca atare şi elevii Şcoalei Navale au fost îmbarcaţi pentru practica marinăriei ; în costumele lor de cazarmă abia se deosebesc de marinarii în termen.

La bord se mai găseşte şi un grup numeros de ofiţeri ai Şcoalei Superioare de Război cari se îmbarcaseră la Constanţa pentru a face recunoaşterea coastei spre Sud.

Acuma la întoarcere erau plictisiţi, viteza cu care înainta canoniera nu-i mulţumea. Peisajul nu era deloc variat ; la dreapta mare până la orizont, înapoi tot aşa, la stânga un mal arid, iar în faţă, departe, Constanţa, care nu se mai apropia...

Comandantul navei, Lt. Comandor B., în calitate de gazdă se străduia să le facă ofiţerilor de uscat cât mai plăcută, această ultimă parte a călătoriei, întreţinându-se cu unul cu altul şi oferindu-le gustări, ţigări străine, cafele, dar nu reuşea căci erau prea mulţi şi nu-i putea satisface pe toţi.

Plictiseala amorţea încet, încet pe pasageri.

Dar Comandantul nu s'a dat bătut şi aruncându-le o privire care ar fi spus : „Lasă că vă desmorţesc eu... !" I-a părăsit pentru câteva clipe ducându-se la comandă

Nu trecu mult şi deodată motoarele navei se opresc, iar în Tribord se aude plescăitură aşa ca şi cum ar fi căzut un corp greu în mare.

— *„Om la apă !"*, strigă cineva depe punte.

— *„Om la apă ! Om la apă !"*, răspund alţi marinari.

— Sifleia şefului de cart intră în funcţiune: *U-fi-titi, U-fi-titi - u-fi-u-fi-u - fi-titi,* urmată de comanda grăbită : *„Armamentul bărcii de salvare la posturi !"*.

Pasagerii noştri s'au alarmat şi toţi privesc cu interes şi îngrijorare pe marinarul căzut în apă ; din cauza vitezei navei, a rămas în urmă şi din ce în ce e mai departe. Innoată el voinicește, dar cam greu să ajungă la canonieră căci distanţa s'a făcut de vreo câteva sute de metri. Toţi discută cu aprindere şi cum prind un marinar îl năpădesc cu întrebări la care acesta nici n'are timp să răspundă.

— *Ce s'a întâmplat ? Cum a căzut ?*
— *De ce-a căzut ?*
— *Ştie să înnoate ?*
— *Oare îl salvăm la timp ?*
— *Dar rechini nu sunt pe aici ?*

Armamentul bărcii de salvare a lăsat barca la apă şi într'un minut a părăsit bordul îndreptându-se către cel căzut în mare.

A ajuns la el, l-a suit în barcă şi se întoarce la canonieră. De departe toţi curioşii văd un marinar cu hainele leoarcă de apă.

Intre timp ofiţerul de cart a luat măsuri să se instaleze o scară la care barca acostează. Salvatul se urcă la bord, face câţiva paşi uzi până'n faţa Comandntului şi raportează :

— *„Să trăiţi Domnule Comandant am executat ordinul Dvs !"*

Scena se petrece în preajma ofiţerilor de uscat cari rămân foarte intrigaţi... ce ordin a executat marinarul ?

— *„Bine elevul Hagiu,* — răspunse Comandantul, — *îţi mulţumesc că m'ai ajutat să arătăm şi domnilor ofiţeri dela Şcoala de Război cum se face la noi salvarea unui om care cade în apă ; acuma du-te şi te schimbă iar la Constanţa vei fi învoit în oraş până la miezul nopţii"*, apoi adresându-se zâmbitor pasagerilor :

— „Da, domnilor cred că nu-mi luaţi în nume de rău că v'am făcut această demonstraţie ; dar aveam impresia că ultima parte a călătoriei nu vă mai prezenta nici-un interes şi că vi se părea că nu aţi mai fi avut ce vedea la noi".

Toţi s'au lămurit... şi zâmbesc mulţumiţi că nu a fost decât un exerciţiu-păcăleală.

In sunetele sacadate ale sifleei, echipajul e chemat pentru ridicarea bărcii, trage de curenţii palancurilor deal gruile bărcii ; barca e ridicată la post iar motoarele sunt pornite din nou „Pe drum".

E imposibil ca acest mic episod să nu fi rămas întipărit în amintirea pasagerilor de pe canoniera „Cpt. Dumitrescu" din vara 1927.

Z. N.

Urmare din pagina 230

— aceşti eroi de necomparat ai tuturor luptelor navale, ce stau neclintiţi la datorie şi orbi de ce se întâmplă afară când tunul bubue năpraznic, încordaţi, cu mâinile încleştate pe manete, în căldura aceia infernală de 60 grade, goi şi superbi în învârtoşarea aceia supremă, svârlă nava înainte cu viteză din ce în ce mai mare.

Tunurile încărcate — gata de tras — pentru a avea avantajul primei salve — torpilele lacome în tuburi — sute de perechi de ochi holbaţi în noapte, văd şi fundul mării, dar mi-te duşmanul ce ar apărea din beznă, — nava merge năpraznic, tăind valurile mari ce se sparg până la comandă. Ofiţerul cu navigaţia febril caută drumul cel mai aproape şi-l trasează periculos printre 2 baraje ; — toţi, comandant şi ofiţeri, mateloţi şi distrugător înfrăţiţi în aceiaşi încordare, în aceaşi bătaie de inimă, formează un singur trup şi cu un singur suflet.

Nu se mai comandă — nu se mai vorbeşte — totul se transmite telepatic, fiecare subaltern fără să i se vorbească aude ordinul superiorului său — atât de mare este fluidul nervos ce stăpâneşte întreaga navă.

S'a terminat — ofiţerul cu navigaţia raportează comandantului : „suntem la adăpostul barajelor, — am intrat în regiunea de siguranţă relativă".

Zorii unei dimineţi noi şi frmunoase încep să albească orizontul, de acolo de unde trebuia să vină duşmanul păgân.

Căpitan de marină Receanu

Alarmă

Semnal prelung. Sifleele pe punți.
Tambuchiul dela prova, urdiniș.
Cu bezna 'n cârcă, unora pieptiș,
răsar din beznă marinarii crunți.

Svâcnește torpilorul ca un șiș,
strivind sub crupă valurile-munți.
Plumbi, stropii cad nemilostivi pe frunți,
ard sufletele 'n ochii larg deschiși.

Alarmă! Un siaj travers tribord...
Cu cârma banda, timonier de cart,
(toți nervii încordați la desacord),
pun nava pe o coastă după șart.

R. CONSTANȚINIU

Convoi

Dece oare ne-aducem aminte
de basmele sadovene?...
— Spre târg....
Zăvozii gonesc în jur mai cu sârg,
cuminte oile merg înainte...

Corvetele mici, prin seara în pârg,
bat valurile mării în ținte.
Ciobani încătărămați, cu flinte
și bice de foc cu trăsnet în sfârc...

Colo, se cutremură zările,
— țintuește-le 'n dosul pleoapei...
Zăvozii și-au sburlit sipnările...

R. CONSTANTINIU

Mircea

I

Bătrânul Istru tângue prn deltă...
O lacrimă e fiecare strop,
iar plânsul undue din plop în plop,
sau mângâe o probă încă sveltă...

O, prova care mâine va fi ciob!
Mi-a drămuit și mie pe covertă
adolescența cu bucurii, inertă —
și-a risipit tot sufletul pe glob...

Bătrâne bric, aș vrea să mai cutreer
cu tine mări de sbucium și de dor
— am tipărit atlasul lor în creer —

să-mi legeni iar pe vergi primul fior
și cardinal ca viersul unui greer
s'aud din nou chemarea Mărilor...

II

Ieri la cheremul mușilor isteți,
bunic atâtor vechi și noui corăbii,
azi numeri sus pe sarturi bobi de vrăbii
sau ciori în strae de anahoreți.

Te ocoleau din fuga unor săbii
cândva, escorte de delfini lăeți,
azi fluviul răsfrânge în bucăți
catapeteasma fiecărei găbii...

Așa ți-a fost ursit bătrâne oare,
să naufragiezi în alte părți,
stingher, sărman și părăsit sub soare?

Sărmane rege Lear de peste bălți,
în țipătul de lebădă ce moare
aud stridența unui cor de dălți....

R. CONSTANTINIU

Peisaj marin

S'a supărat iar marea și 'nfrățită
Cu vântul, urlă cât o ține gura...
Zadarnic o imploră geamandura,
Că nu-și mai poate ține legătura
Și că se simte-atât de ametită.

Cu dinții ei de spumă închegată
A rupt din dig morman de pietre sclave,
S'a ridicat cu ele până'n slave
Și le-a svârlit în portul plin cu nave,
Să vadă marinarii ce-i așteaptă.

Și râde, râde — râs hidos de hârcă!..—
Că nu-i stă în potrivă și nu poate,
Nici dig, nici far, nici navele legate!...
Și aruncând un val enorm pe spate,
A smuls trei năvi, fugind cu ele'n cârcă.

D. CIOBANU-DOLJ

ALDO PALAZZESCHI

Mare cenuşie

Privesc extaziat o astfel de mare,
mare nemişcată, egală.

Nu valuri,
nu suflu care să-i încreţească apa,
nici măcar un zefir nu adie.
Deasupra un cer cenuşiu o acoperă,
imens, mohorât şi etern

Privesc extaziat o astfel de mare.
Nu navă, nu pânză, nu aripă,
numai că seamănă
cu o imensă lamieră de argint brumăriu.

Pe ea se arată învăluit fiece astru.
Soarele-şi pune o pânză de doliu,
Luna un văl cenuşiu,
Stelele fără de număr se uită la ea
ţinându-şi vioiul lor ochiu
pe jumătate închis.

Privesc extaziat o astfel de mare.
Dar care fu apa care o umple?
Ţâşni dela munte?
Izvorî din pământ?
Din ceruri căzu?
Ori mai de grabă din ochii lumii căzu?

Mare cenuşie,
ca o lespede de argint brumărie,
nemişcată, egală şi singură,
te privesc în extaz.

— Dar există marea aceasta? — Există,
Desigur că da!
O văd numai eu,
numai eu mă opresc s'o privesc,
şi eu însumi ţesutu-i-am pânza,
care dintâi s'o brăzdeze.

Traducere de PIMEN CONSTANT

GIUSEPPE GERINI

Aripi, aripi, aripi

Aripi, aripi, aripi,
Aripi ale patriei mele,
Aripi şi pânze latine!
Cu voi peste necredinciosul ocean
Zboară sufletul,
Pânza luminii latine ce rupe 'ntunericul,
Zbârnâie vuietul dela elice,
Taie azurul,
Ajunge la stele.
Neamuri din lumea întreagă, popoare, popoare,
Se'ntoarce Nava latină.

(„Ali, ali, ali")

Traducere de PIMEN CONSTANT

MANLIO DAZZI

Seară marină

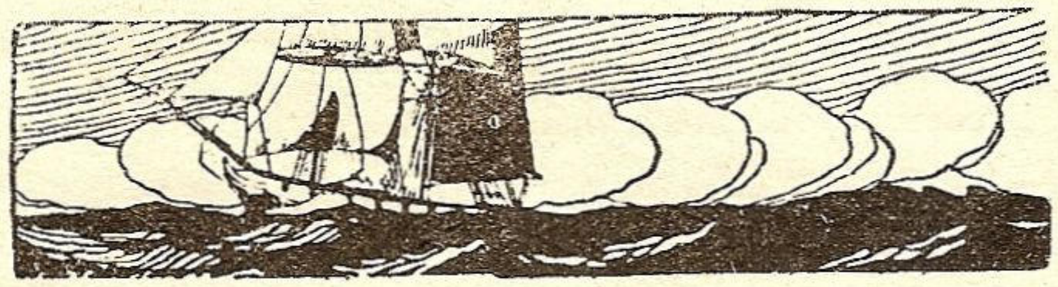
Seara se-apropie. Apa de aur verzui
Se marmorează de umbră sân cu sân.
Navă, albă şi tare, se face
Ca un suflu de iarnă.
O, seară, câtă dorinţă de clopote!

Seară marină, cât dor e aici, în adânc,
Ce chin îndelung pentru o ţară anume,
Cu o femee şi-un Dumnezeu anumit de iubit!
O, seară, concretă umbră de case,
Dela orişice trudă a zilei
Să mă ducă de mână la ei.

Sufletu-aici se desface, la fel ca lumina;
Aici elementele fără de margini
Năvălesc cu'ntrebările'n inima scurtă,
Iar aparenţele 'ncântă prezentul puţin
Mai mari şi mai reci şi mai vane.
O, refacă-se'n viaţa cea bună,
Boabe de struguri în pâinea ce muşc.

Dar tu, seară de mare, atârnată de streaşini
Ca nişte rândunele,
Tu, aparenţă supremă,
Ce pari milostivă cu noi,
Chiar de te-aş şti doar un simplu amestec
Al zilei cu noaptea,
Păstrează-mi inima ce'n corpul uşor
De lumină şi umbră copil ţi-am visat-o,
Vorbeşte-mi ca suflet la suflet. Iată, te-ascult.

Traducere de PIMEN CONSTANT



FRIEDRICH HEBBEL

Tânărul corăbier

Corabia îşi umflă pânza.
Viu murmură întrânsa vântul.
El iute ancora-şi ridică,
Indreaptă cârma fără frică
Şi sboară părăsind pământul.

Câte o pasăre 'ndrăzneaţă
Voios catargul ocoleşte:
Apune soarele-orbtior.
Iar câte-un peşte lucitor
In jurul oaspelui pluteşte.

Aş vrea să sar îndată'n ea:
In larg e 'mpărăţia mea!
Sunt tânăr doar până acum,
Iar mare-i pentru orice drum.
Pe unde? Ori şi unde-aş vrea.

Traducere de PIMEN CONSTANT

CĂRȚI ȘI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

● CĂRŢILE MĂRII se intitulează un articol (publicat în ziarul „Viaţa" Nr. 877, anul III), de N. Papatanasiu, care arată că alături de literatura de imaginaţie este şi literatura documentară cu descrieri de istorisiri de călătorie, memorii şi înfăţişeri de vieţi, experienţe şi întâmplări sub forma unor aventuri. „E curios că în Franţa, unde încă din timpurile cele mai îndepărtate, marinarii au fost atât de numeroşi, nu a existat un romancier, care să ştie să înfăţişeze pe oamenii mării, cum au ştiut s'o facă, în Englitera, un Robert Stevenson, de pildă, şi mai apoi Joseph Conrad". Marinari şi scriitori, în Franţa, sunt citaţi Pierre Loti şi Claude Farrère. Acum e citat Edouard Peisson, marinar şi el, care a scris cărţi cu conţinut marinăresc, precum sunt: *Ballero le capitaine* care schiţează un anumit tip de marinar; *Le courrier de la Mer Blanche* e povestirea unei călătorii a autorului dela Brest la Arhangelsk; *L'étoile noire* e o nuvelă dramatică; *Hans le marin,* carte cu preocupări sociale; *Parti de Liverpool* este un roman cu istorisirea unui pachebot care se scufundă în Atlantic; *Gens de mer* şi *L'Aigle de mer,* ambele cărţi sunt romane cu desvoltări mai mari.

● BASARABIA, GURILE DUNĂRII ŞI STRÂMTORILE se intitulează un articol — publicat de d. profesor N. Daşcovici în ziarul „Timpul", foarte interesant, care reaminteşte, cititorilor, această chestiune de o permanentă actualitate. Autorul, destul de cunoscător şi competent în problemele strâns legate de Dunăre şi Mare, face un scurt istoric al celor trei elemente geografice, Basarabia, Gurile Dunării şi Strâmtorile, care au intrat în combinaţiunile politicei moscovite de totdeauna, încă dinaintea ţarului Petru-cel-Mare. Chestiunea de faţă e bine că este deseori reîmprospătată pentru toată lumea şi d. prof. Daşcovici ne-o reaminteşte, şi de astădată, făcându-ne, prin acest fapt, un mare serviciu naţional.

● GURILE DUNĂRII STRÂMTORILE, capitol din Istoria Românilor destul de important, face obiectul preocupărilor presei noastre. Semnalăm articolul d-lui Ştefan Ionescu, publicat în ziarul *„Viaţa",* cu titlul de mai sus, în care sunt arătate străduinţele d-lui Profesor N. Daşcovici, dela Universitatea din Iaşi, ca această problemă a Gurilor Dunării şi Strâmtorilor să fie popularizată nu numai în ţară, dar şi înţeleasă de cercurile străine. Carpaţii şi Dunărea, cu ieşirea acestui mare fluviu la Mare, sunt strâns legate de obârşia, evoluţia şi existenţa poporului şi neamului românesc. Ţara noastră, aşezată aci, are de împlinit un rost istoric în Europa, prin Dunăre şi Mare, de care rol nu vrea să ştie Rusia din trecut şi prezent. De aci reese permanentul conflict între Rusia şi Europa, încă depe timpul ţarului Petru-cel-Mare şi a ţarinei Ecaterina II. Deşi, în 1792, prin tatatul dela Iaşi, frontierele Rusiei cu Ţările Române au fost fixate la Nistru, totuşi, ulterior, în urma războiului ruso-turc, din anii 1806, ne este răpit pământul Basarabiei. Autorul — după ce enumără aceste fapte istorice — reaminteşte de crezul politic al marelui Mihail Kogălniceanu: că EUROPA NE-A DAT, IN PAZĂ DUNĂREA, ca atare ROMÂNII SUNT PĂZITORII GURILOR DUNĂRII, ca să le păstreze pentru prosperarea întregului continent european. *Gurile Dunării, fiind în stăpânirea României, asigură situaţia Turciei;* iar *Strâmtorile, fiind în stăpânirea Turciei, asigură existenţa neştirbită a României.* Turcia şi România îşi au o aceiaşi menire în Europa, — ca atare sunt şi vor rămâne prietene prin acelaşi interes comun gurile Dunării şi Strâmtorile dela Dardanele. Articolul ziaristului Ştefan Ionescu e plin de adevăr şi interes istoric-naţional.

● MORSKI SGOVOR, organ al *Ligii Navale Bulgare,* apare la Varna, de 20 de ani; nr. 5-6 reproduce, în traducere, articolul publicat în revista MAREA NOASTRĂ, *„despre construcţia unei bărci uşoare"* (cu text şi ilustraţiuni) pentru care mulţumim. Iată o frumoasă colaborare între cele două Ligi, care activează în cele două ţări Dunărene, care se cer a fi prietene şi aliate, nu numai de bună vecinătate, acum şi în viitor. Suntem satisfăcuţi de reproducerea citatului articol, din revista noastră, în buna revistă a „Ligii Navale Bulgare" MORSKI SGOVOOR, semnalând acest fapt cu bucurie colegială.

● Toate ziarele din ţară, mai toate revistele şi prin radio, s'a sărbătorit CENTENARUL ARTILERIEI ROMÂNE, eveniment căruia i-am zice mai potrivit RENAŞTEREA ARMEI ARTILERIEI noastre, deoarece această armă a fost întrebuinţată, pe câmpurile de luptă, de către oştile moldo-valahe, încă de pe la 1400 sub forma acelor timpuri. Am urmărit acest eveniment militar prin presă, conferinţe, festivaluri şi în revistele de specialitate militară, desfăşurat după un program bine alcătuit. Lumea civilă a fost pusă în curent cu evoluţia, istoricul şi faptele de arme ale bravei noastre artilerii. Programul de propagandă a fost un mijloc bine ales pentru ca marele public din ţară să ia contact cu tot ceeace a fost odinioară, cu ceeace a făptuit în trecut, în războae şi în actualul război, artileria română. In adevăr, artileriştii şi tunarii noştri constituesc o mândrie naţională. De pe urma acestei mândrii culeg roadele cetăţenii, ţara şi neamul. Membrii Ligii Navale Române şi colaboratorii revistei „Marea Noastră" salută artileria română, cu bucurie, urându-i prosperare în desvoltarea ei tehnică şi repurtarea aceloraşi succese pe câmpurile de luptă, în viitor, spre onoarea ei şi salvarea neamului românesc.

● Ultimul număr, apărut, al excelentei reviste GAZETA MILITARĂ, de sub harnica direcţiune a d-lui general *Virgil Economu,* e consacrat sărbătoririi artileriei române. E o ideie bună ca armele să fie sărbătorite la ocaziuni potrivite. S'a ales momentul istoric când s'au pus bazele reorganizării, pe unităţi modern încadrate, a artileriei încă de acum 100 de ani. Istoriceşte vorbind, tunuri şi tunari au existat, în vechile oştiri moldo-valahe încă dinainte de anul 1400. E fapt învederat că micile, dar avântoasele noastre oştiri româneşti, au avut, în compunerea lor, şi tunuri, aşa după cum erau vremile şi împrejurările de odinioară. Chiar numărul 90 al „Gazetei militare" ne oferă documente doveditoare în sensul afirmaţiunilor noastre. Iar d. general Ion Anastasiu, în a sa valoroasă operă OASTEA ROMÂNĂ DEALUNGUL VEACURILOR, ne serveşte pagini, în această privinţă, de vrednică luare aminte că artileria Ţărilor Româneşti e tot atât de veche ca şi dorobanţii, căciularii, călăraşii viteji depe timpul lui Ştefan-cel-Mare, Petru Rareş, Ioan-Vodă-cel-Cumplit, Mihai-Viteazul. Aşa ne arată d. general V. Atanasiu, inspectorul general al artileriei, în articolul său publicat în „Gazeta militară" nr. 90 (pag. 11-12) şi neobositul publicist Ant. Tomiţa-Răzaşul, în aceiaş revistă (pag. 17-24). Avem tot în „Gazeta militară" (nr. 90) reproduse foarte interesante ilustraţiuni, procurate de Tomiţa-Răzaşul, care fac dovada tezei susţinută de noi că artileria română e cu mult mai veche decât 100 de ani; bunăoară ni se înfăţişează: bombardarea cu bolovani în lupta dela Posada (p. 6), stema ţării româneşti pe tunul lui Petru-Cercel (p. 7), tunul lui Petru-Cercel (p. 20), ţevi de tun din secolele XV-XVII dela Cetatea-Albă (p. 21). Semnalăm articolul *Romanul artileriei navale,* de d. comandor A. Negulescu, în care ni se descriu, pe scurt, introducerea şi rolul artileriei la bordul navelor streine şi române — interesant studiu, care s'ar cere a fi mai desvoltat, în alt articol, tot în revista „Gazeta militară", pentruca şi camarazii nemarinari să cunoască evoluţia artileriei navale. Dela vechea părere a cărturarului general Hârjeu că *„ofiţerii noştri de marină sunt excelenţi manevrieri şi navigatori, desăvârşiţi marinari, dar le lipseşte spiritul militar",* s'a evoluat progresiv, făcându-se dovada, în actualul război, că *marinarii sunt nu numai navigatori,* în continuă luptă cu elementele naturii, *ci şi războinici, buni tunari şi buni torpilori* — după cum spune d. comandor Ne-

gulescu, în articolul său, citat, publicat în „Gazeta militară" (nr. 90, p. 26).

● MAREA ŞI MARINARII e o publicaţiune a *Ligii Navale Române,* al cărei autor este d. v.-amiral-adjutant *N. Păiş,* preşedinte activ al Ligii. Pentru nemarinari avem de tras învăţăminte citind această scriere, iar pentru marinari această broşură constitue reamintiri care nu se uită. După o introducere, extragem câteva note folositoare şi introductive pentru oricine. Se arată (la p. 4—5) exportul efectuat pe Dunăre şi Marea Neagră, în tone, pe anii 1937, 38 şi 39; iar concluziunea duce la nişte realităţi crude; traficul nostru exterior rerezintă numai 13% din transporturi pe uscat, restul de 87% transporturi fiind efectuat pe Dunăre şi Mare; pe Mare numai 8% din transporturi sunt tfăcute cu mijloace româneşti de vreme ce 92% sunt cu mijloace străine; pe Dunăre situaţia e mai bună: se transportă cu mijloacele noastre 25%, iar cu mijloace streine 75%. Procentul de 92%, de mai sus, a transporturilor pe Mare, efectuate cu nave streine, transformat în bani, înseamnă aprox. 10 miliarde lei anual, în devize streine. Produsele ţării româneşti trebuesc transportate, acolo unde ne sunt cerute, în streinătate, numai cu vapoare naţionale. Iată o problemă de care conducătorii şi factorii direcţi ai marinei, în viitor, se vor achita, în mod conştiincios, pentruca ţara să fie la înălţimea situaţiunii la care va fi ridicată în Europa — nouă. Domnul amiral Păiş, cunoscând perfect de bine această problemă, o evidenţiază oridecâteori i se prezintă ocaziunea. Deocamdată din broşura *Marea şi Marinarii* ne-am mărginit la semnalarea acestei probleme, în scurte tinii, făgăduind a reveni asupră-i.

● Revista TEHNICA ŞI VIAŢA a împlinit un an dela apariţie; apare lunar, în Bucureşti (str. Alex. Lahovary, 43); merită atenţiunea, de oarece are un scop bine determinat; sub conducerea d-lui inginer I. D. Stănescu, redactor responsabil al acestei bune publicaţiuni. Conţine un material bine ales, interesant, documentat, bazat pe studii serioase. Textul e însoţit cu ilustraţiuni bogate şi reuşite.. Haina sub care apare e din cele mai îngrijite. Din materialul abondent menţionăm următoarele articole: *Pentru marina românească,* de N. Caranfil (în nr. 2); *Un nou cod al apelor,* (editorial) *Poduri peste Dunăre,* (D.), *Stuful, una din problemele valorificării Deltei,* de prof. Dan Rădulescu (nr. 3); *Mari lucrări hidraulice pe Dunărea românească,* de ing. Paul Cartianu, *Viitoarele comunicaţii dunărene, văzute prin prisma intereselor româneşti,* de ing. A. Diaconescu (nr. I, anul II); *Două publicaţiuni din 1856 despre Dunăre,* de C. Burghelea (în nr. 2, idem); *Gura Sulina mai poate asigura navigaţia maritimă?* de ing. C. Burghele, *Reţeta de ape navigabile în România,* de Emil Dar (nr. 4); *Pe marginea proectelor unui canal navigabil Bucureşti-Dunăre,* de ing. A. Vuzitas, *Reţea de ape navigabile în România* (urmare de Emil Dar (nr. 5); *Reţea de ape navigabile în România* (continuare), de acelaş autor (nr. 6); *Păreri pentru amenajarea regiunii lacurilor din Capitală,* de N. Caranfil; *Canalul navigabil Bucureşti-Dunărea,* de ing. A. Vuzitas (nr. 7); *Transportul de mărfuri pe Dunărea românească după încheerea păcii,* de ing. A. Chiricuţă (nr. 8); iar cu ocaziunea intrării revistei în anul II, e un articol al d-lui prof. I. Simionescu, preşedintele Academiei Române, din care reiese binele şi folosinţa, prin apariţia bunei reviste TEHNICA ŞI VIAŢA, pentru oamenii de specialitate şi iubitori de progres ai ţării. In ultimul nr. al revistei „Tehnica şi viaţa" (nr. 11, anul II, 1943) se face recenzia cărţii d-lui profesor Dionisie Germani, intitulată Hidrauliça teoretică şi aplicată, anunţată să apară în 5 volume. Deocamdată, din această vastă lucrare, profesată de autor, ani îndelungaţi, la şcoala politehnică din Bucureşti, a apărut primul volum care se ocupă cu *„Hidrostatica şi aerostatica".* Studioşii şi practicanţii materiei, tratată de d. prof. Germani, să fie bucuroşi că ştiinţa tehnicei româneşti e în marş, în progres.

● O carte de un interes important naţional este a d-lui N. P. VAIDOMIR, fost profesor în învăţământul românesc din Macedonia, intitulată CONTRIBUŢIUNI LA ISTORIA ROMÂNILOR SUDDUNĂRENI: ORIGINA TRACĂ A MACEDONENILOR PREROMANI, care are o prefaţă scrisă de dr. Naum Nance, directorul ziarului *„Macedonia".* Cartea este de o perfectă actualitate; autorul documentează origina tracă a Macedonenilor alături de toţi Românii. Prin hărţi şi scheme, aflate în text, şi cu citate din istoriografi cunoscuţi, putem urmări origina tracă a fiecărui grup macedonean şi dăinuirea lor pe plaiurile unde se găsesc astăzi. Cartea d-lui Vaidomir completează un gol şi este cu atât mai importantă cu cât chestiunea macedo-română e o problemă vitală pentru neamul nostru, a cărei deslegare trebue urmărită, cu toată perseverenţa, şi cu toată seriozitatea, deoarece istoriografii streini, în deosebi cei greci, răspândesc idei dăunătoare cauzei noastre naţionale, nu numai pentru connaţionalii noştri dela Pind, dar şi pentru întreaga românime. Felicităm pe d. profesor N. P. Vaidomir pentru munca întreprinsă, prin cartea sa, care aduce reale servicii ţări şi neamului românesc.

● Două importante publicaţiuni, apărute până acum, prin grijea d-lui Pan. M. Vizirescu, colecţiune întocmită în colaborare cu reporterii de război P. P., sunt: TRECEREA PRUTULUI şi TRECEREA NISTRULUI (editura „Dacia Traiană, Bucureşti). Sunt pagini înălţătoare, grave şi solemne, care cheamă armata şi fiii neamului românesc la lupta sfântă pentru desrobirea Bucovinei şi Basarabiei ca revenire la reîntregirea pământului de-a pururea unitar şi acelaş care a fost şi va fi să fie: Daco-roman. Dincolo de reportagiile profesionale, exercitate sub ploile de gloanţe şi bombardamente, tot atât de primejdioase ca şi însăşi acele ale luptătorilor depe front, simţim svâcnirile şi bătăile inimelor acelor care le-au scris şi le-au trăit scriindu-le cu mâna emoţionată de bucurie şi plăcere că au avut fericirea de a fi participat la războiul sfânt împotriva bolşevicilor.

● TRECEREA PRUTULUI e prima serie tipărită, care face parte dintr'un ciclu de patru scrieri ce întregesc colecţiunea intituiată „Sânge romanesc pentru lumea nouă", destinată să întăţişeze luptele şi faptele de arme eroice ale bravilor noştri ostaşi în războiul sfânt din 1941-42-43. Sunt documente scrise cu sânge din abundenţă vărsat de ostaşii Regelui şi Conducătorului, pentru reîntregirea hotarelor României. La Prut, Nistru, Odesa, Bug, Nipru, Doneţ, Marea-de-Azov, Crimeia, au luptat vitejeşte ai noştri, alături de neînvinsele armate germane, ca să zdrobească hidra sălbatecă, isgonind-o dincolo de marginile Europei, în Asia de unde, au venit aceşti barbari moscoviţi. Măreţele acte militare săvârşite de ai noştri dela acei mulţi soldaţi necunoscuţi, până la comandantul de căpetenie care le-a insuflat dârzenia şi bărbăţia, smulg admiraţia lumei întregi, că de-acum Ţara şi Neamul dincolo de graniţe sunt ştiute şi recunoscute şi prin ele vin împlinirile năzuinţelor noastre naţionale. Vechile virtuţi ostăşeşti reînviate prin Mareşalul-Conducător, reamintesc biruinţele străbune prin care naţia s'a păstrat, aci, neclintită, ca stâncă tare, împotrivindu-se valurilor ce s'au revărsat, în atâtea veacuri, din toate părţile pământului. In această primă carte — „Trecerea Prutului" — sunt pagini cu acte oficiale şi mai sunt pagini scrise pe câmpurile de lupte: şi unele şi celelalte vor rămâne, deapururea nepieritoare, în capitolele Istoriei războiului nostru sfânt. E un serviciu pe care d. Pan Vizirescu l-a adus vitejiei româneşti, prin această colecţiune tipărită, căci actele reproduse în *Trecerea Prutului* merită să fie strânse şi fixate pentru prezent şi viitorime.

● BULETINUL SOCIETĂŢII REGALE ROMÂNE DE GEOGRAFIE (tomul LX, 1941, Bucureşti, 1942) este o prea însemnată şi instructivă arhivă, care poate fi cercetată de orice intelectual, ca atare toţi intelectualii pot să fie şi membri ai numitei societăţi, căci nimeni nu se poate lipsi de cunoştinţele geografiei. Iar în ce priveşte marinarii, ei nu pleacă la drum fără de o hartă geografică, dar anterior au studiat Geografia tuturor ţărilor din lume. Iată cât de binevenit este acest buletin, de aproape 500 pagini, cu *studii, note şi comunicări,* cu *fapte* şi *recenzii — bibliografice* (cuprinse în *cronica geografică)* şi note asupra activităţii administrative a societăţii (arătată în capitolul *viaţa societăţii*). Tot materialul, tipărit în acest buletin, este prea interesant, ca să nu fie citit în întregime; deci, din parte-ne, am îndemna mai mult la cercetarea întregului volum decât a-i face o recenzie. Căci

această recenzie, oricât de desvoltată ar fi ea, rămâne o palidă descriere a tuturor studiilor şi comunicărilor cuprinse în buletin, care n'ar fi redate decât în puţine linii; aşa că tot lectura directă rămâne cea mai bună recomandaţiune, pe care o facem noi pentru cunoaşterea buletinului. Colaboratorii acestui volum sunt specialiştii: Vintilă Mihăescu, Tiberiu Morariu, Nicol. M. Popp, Victor Tufescu, Gh. Vâlsan, Raul Călinescu, D. D. Burileanu, Mih. Constantinescu, Tr. Biju, Aurel Iordănescu, C. C. Anoaia, ş. a. Subiectele conţin desvoltări asupra elementelor geografice, în mare parte, româneşti; şi câteva streine. Sunt toate interesante. Găsim, îndeosebi pentru marinari, notiţele despre marele artist *Leonardo da Vinci ca oceanograf*, de dr. N. M. Popp. pe care le semnalăm atenţiunii cititorilor noştri, deoarece celebrul artist italian s'a preocupat şi de studiul mişcărilor ondulatorii şi al valurilor, apoi de acţiunea de roadere, transport şi depunere a valurilor şi evoluţiunea unei porţiuni de litoral sub întreita acţiune a valurilor oceanelor şi mărilor.

● REVISTA CURSURILOR ŞI CONFERINŢELOR UNIVERSITARE, nr. 9—10, anul VIII,, 1943, director I. Gr. Perieţeanu, cuprinde cuvântările rostite la inaugurarea „Săptămânii Olteniei" de d. Mareşal Ion Antonescu şi D. prof. Mihai Antonescu; cuvântul d-lui arhitect I. D. Enescu, ministrul muncii, adresat muncitorilor; despre Mitropolitul Veniamin Costache, de prof. I. Savin; Omagiul poporului japonez de Marius Verbiceanu (căp. comandor); Fundamentul Suveranităţii de lt. magistrat dr. G: Gheorghiu şi poezia „Războiul sfânt" de G. I: Vlădoi.

● LUCRĂRILE INSTITUTULUI DE GEOGRAFIE al Universităţii din Cluj (Timişoara), apărute în vol. VII (1942; în 480 pag.), contribue la cunoaşterea pământului şi poporului românesc, îndeosebi de dincolo de Carpaţi. Fondatorul şcoalei geografice ardeleneşti, profesorul George Vâlsan, a început aceste lucrărri şi acum urmaşii le continuă cu aceiaşi însufleţire şi pricepere. Volumul de faţă, al VII-lea, a apărut sub grijea d-lui prof. Sabin Opreanu cu un material ştiinţific riguros ales, din care, în ceeace ne priveşte, citäm îndeosebi: *Evoluţia şi importanţa economică a reţelei hidrografice din Sibiu*, de Al. Haţieganu, *Probleme româneşti dunărene*, de N. Al. Rădulescu, *Exploatarea pădurilor şi plutăritul pe valea Bistriţei moldovene*, de A. Vlad-Popovici, etc..

● In revista EXCELSIOR (nr. 139, anul VIII), citim articolul TENDINŢELE POLITICEI RUSEŞTI LA DUNĂRE ŞI ECONOMIA ROMÂNEASCĂ, de dr. Florin Codrescu, un studiu istoric al problemei Dunării şi al gurilor Dunării, scris cu competentă bazată pe citaţii din Hurmuzaki, Codrescu, A. D. Xenopol, N. Iorga, Jean Bart (comandor Eugen Botez), avocat dr. P. Manolescu, N. Dascovici, N. Şuţu, Ioan Chica. Articolul se ocupă de acapararea Dunării, în dauna vechilor Principate Româneşti, dela 1812, de către politica moscovită ţaristă.

● BULETINUL PREGĂTIRII PREMILITARE ŞI EXTRAŞCOLARE nr. 7—8, anul IX, 1943, are sumarul consacrat programului cultural-educativ pentru tineret, cu recomandaţiuni oficiale date de d-nii colonel Şt. Corciu şi M. O Stan; apoi găsim material folositor la şedinţele premilitare colecţionat din Oltenia; este şi un program-tip pentru serbarea închinată zilei dela *1 Decembrie 1918*, cu poezii, conferinţă, teatru, bine alcătuit şi potrivit pentru orice şcoală sau cămin cultural dela sate sau oraşe. Se găseşte, în acest număr, un bogat material pentru educaţia tineretului nostru premilitar şi extraşcolar. Semnalăm şi *calendarul sportiv*, pentru băeţi şi fete, pe anul 1943-1944 (p. 83-104), alcătuit de d. prof. M. Balosache, pe anotimpuri şi perioade de peste an. Intre exerciţiile educaţiei fizice ne bucurăm că sunt trecute şi sporturile pe ape. Iată, aflăm că subinspectoratele situate pe ape, în apropierea apelor curgătoare sau stătătoare, sau ale căror oraşe, reşedinţe de judeţ, au bazine, vor programa în luna Mai — dacă e timpul prielnic — *sportul înnotului*; iar subinspectoratele care dispun de timp şi de mijloace vor programa şi *canotajul* (p. 98). Mai găsim, ca, în timpul verii, să fie organizate *cursuri locale de înnot*, pe inspectorate care au la îndemână mijloace trebuitoare, pe serii de câte 20 de zile, în lunile Iunie şi Iulie (dar de ce nu şi în luna August?) subîmpărţite *pentru tinerii începători* şi pentru acei *care cunosc înnotul*; apoi se vor ţine *concursuri locale de înnot* pentru băeţi şi fete (între 15 şi 19 ani) între 20 Iulie—1 August 1944; apoi în Bucureştit vor fi *concursurile naţionale* între 10 şi 15 August 1944 (p. 100—101). Innotul trebue generalizat pentru întregul tineret din ţară.

● REVISTA GEOGRAFICĂ ROMÂNĂ, fundată de prof. N. Rădulescu se găseşte în al V-lea an dela apariţie, e singura revistă din ţară pentru studii geografice, apare trimestrial. Ultimul număr cuprinde chestiuni interesante privitoare la această specialitate.

● BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE AL ROMÂNIEI, anul II, nr. 9, conţine articole despre *conservarea materialului textil pescăresc, utilizarea resturilor de peşte şi a peştelui necomercializabil, lacurile ca ape pescăreşti, duşmanii păstrăvilor, îndrumări piscicole, informaţiuni.*

● GÂNDIREA, anul XII (Bucureşti), director: Nichifor Crainic. Nr. 7 e închinat *poetului V. Voiculescu*; iar nr. 8 *poeziei noastre* religioase. Această revistă este o prea bună publicaţiune, care e urmărită de intelectualitatea românească, cu viu interes, în desvoltarea curentului pe care *gândirismul*, în ţara noastră, îl exprimă şi îl realizează în poezie, în eseuri, în nuvelă, în artă. In puţine cuvinte acest *gândirism* e cuprins în formula *naţionalism ortodox gen românesc*. Căci naţionalismul e practicat şi în alte ţări; e prea adevărat; dar, în ceeace priveşte ţara noastră, aşa cum România e aşezată, prin situaţiunea ei geopolitică, acest curent e salutar şi binevenit pentru păstrarea neştirbită şi nealterată a culturii şi a etnicităţii noastre naţionale. Fiinţa neamului românesc trebue să rămână permanentă, unitară şi perfect ortodox românească.

● LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ, anul X, nr. 2—3, număr festiv închinat *Bucureştilor de azi*, cu peste 150 pagini, text şi ilustraţiuni, conţine articole şi studii semnate de I. P. S. S. Nicodim, patriarhul României, generalii Virgil Economu, Radu Rosetti, Gr. Constandache, Ion Manolescu, vice-amiral I. Bălănescu; colonelii Vasile Chiru, D. Ionescu-Morel, Ion Gr. Popescu, Şt. Corciu, D. Macovescu, V. Nădejde, H. Georgescu, comandor A. Negulescu; lt. colonelii I. Stănescu, Sever Slătinescu, N. Vlădulescu; dr. D. Paulian, d-na Alexandrina Cantacuzino, Cezar Cristea, Ant. Tomiţa-Răzaşul, Radu Miron, Const. Râuleţ, Florin Codrescu, Şt. Pop, C. Popovici, C. C. Teodorescu, M. Băcescu, Al. Costin. Semnalăm articolele: *Liga Navală Română*, scris de d. comandor A. Negulescu, *Asanarea lacurilor*, de d. colonel V. Nădejde şi *Navigaţiunea fluvială română*.

● Revista ROMÂNIA EROICĂ apărea la Cluj, dar azi ea continuă să apară în Bucureşti, vremelnic sediu până ce va sosi veleatul să-şi reia reşedinţa permanentă tot în capitala Ardealului românesc. D. Ion Colfescu-Delaturda ,directorul revistei, îşi depune toată strădania ca materialul pe care-l publică să fie cât mai potrivit programului dintr'un început al acestei bune reviste. Este destul să citäm titlurile articolelor ca să se facă dovada că această publicaţiune este la înălţimea vremurilor actuale. Iată sumarul (dela nr-ul 5, anul VII, 1943): COPIII NEAMULUI (red.); PARAŞUTIŞTI (versuri) de subtilul poet I. Gr. Perieţeanu; IMPERATIVE CATEGORICE, sfaturi potrivite, de Ioan Al. Bran. Lemeny; O ALIANŢĂ DIABOLICĂ, de Ion Colfescu-Delaturda; PORTUL DAC, cu citări în versuri, de Ion Chelcea; în *cronică* se face recenzia noului volum de versuri al poetului I. Gr. Perieţeanu: SVONUL ANILOR.

● ECONOMIA ROMÂNĂ (Rumänischer Wirtschafftsdienst, Informazioni economiche Romene, nformations économique roumaines) n-rul 1—2, anul XXV, 1943, este buletinul oficial al ministerului economiei naţionale; apare la trei luni. Conţine articole-studii, documentaţii, producţiuni şi repartiţiuni, scrise în patru limbi. Semnalăm articolele: *Diviziunea internaţională a lucrului şi problema securităţii naţionale*, de G. Cumpănaşu; *Privire istorică a desvoltării creditului în România*, de V. V. Protopopescu; *Expoziţia româno-germană de autostrade şi căile de comunicaţii*, de I. Gr.

Oprişan; *Bibliografia* în legătură cu economia românească.

● Ultimul număr al bunei reviste PLAIURI NĂSĂUDENE a fost închinat celor 80 de ani ai liceului din Năsăud, care a fost înfiinţat în 1863. Conţine un bogat material literar în legătură cu acest important eveniment cultural. Cărturari şi poeţi şi-au dat întâlnire în această revistă, din toate unghiurile ţării, ca să rememoreze evenimentul în toată splendoarea. Scriitorii de marcă, care au cunoscut liceul şi s'au hrănit sufleteşte la luminile acestui aşezământ, şi-au reînviat gândul lor la izvorul amintirilor, scriind frumos; dar şi alţi cărturari, din ţară, au publicat articole de alese simţiri. Citind paginile revistei, însoţite de ilustraţuni, facem cunoştinţă completă de renumitul liceu dela Năsăud. Acest frumos număr, cu un material atât de selecţionat, face din revista „Plairui năsăudene" una din publicaţiunile de mare prestigiu în cercurile intelectualilor ţării noastre. Cu acest prilej, a celor 80 de ani dela înfiinţarea liceului, s'au pus şi bazele cercului năsăudean cu sediul în Bucureşti.

● ROMÂNIA MILTARĂ nr. 8—9 are, între atâtea articole importante publicate, şi *Acţiunea marinei în ultimele două războae*, datorită d-lui lt. comandor Eugen Săvulescu, studiu cu trei părţi: partea tratează despre războiul mondial 1914—1918 în toate fazele; partea II se ocupă de războiul actual, pe lângă acţiunile pe ape, dar şi cele aeriene; iar partea III desvoltă războiul naval în Marea Neagră, care cuprinde descrieri cu consideraţiuni de ansamblu, despre cucerirea Odesei, a Sevastopolului şi a Crimeei, autorul încheindu-şi interesantul său studiu cu anumite concluziuni, care vin în folosul luminării cititorului, prin cuvintele acestea:: *„Contra citadelei terestre Europa luptă, astăzi, puterile navale anglo-saxone. Decizi.unea războiului va veni din acest duel. Mai mult decât pe câmpiile Rusiei, soarta războiului se va decide pe vastele întinderi ale Mărilor"*. (p. 73).

ROMÂNIA MILITARĂ nr. 10/1943, are cuprinsul: *Constantin Prezan, mareşal al României*, de general Gr. Constandache; *Cetăţeanul şi Naţiunea*, de colonel Alex. Budiş; *Constatări şi învăţăminte din luptele dela Odesa*, de lt. colonel V. Danacu; *Ideile noui în slujba viitorului popoarelor*, de sublocot. paraşutist Al. Costeanu; *Bibliografie; recenzii*, de locot. Const. Ciocan, căpit. Ion Mailat şi A. Tomiţa-Răzeşu. Mulţumim pentru cuvintele bune adre- revistei „Marea Noastră", care lucrează pentru propăşirea marinei române.

● ZIARUL ŞTIINŢELOR, anul LVII (Bucureşti), revistă excelentă pentru popularizarea tuturor cunoştinţelor practice, de care omul se foloseşte în viaţa de toate zilele. Apare sub direcţiunea d-lui comandor Aurel Neguescu - Moş Deamare. Sunt publicate articole, studii, descoperiri, invenţii (cu text şi ilustraţiuni), care interesează nu numai pe tineri, dar şi pe oamenii maturi. E o plăcere a o avea ,această revistă, sub ochi. Instrueşte, foloseşte, distrează şi recrează pe cititori. E un magazin, frumos tipărit, complet, care e bine să se găsească pe masa oricărui om, indiferent de cultura ce va fi având acel om. Pe lângă varietate în materie, dar e şi îndemânatec rânduit materialul redacţional, că place ochilor chipul cum e aşezat, în pagini cu mult gust artistic-tehnic. Fiecare număr, al acestei reviste, are şi răspunsuri la diferite întrebări pe care cititorii doresc să le aibe. Iar la sfârşitul celor 20 de pagini, revista publică şi portretul cu note biografice al diferiţilor oameni de ştiinţe români. Recenzentul. care a însemnat aceste bune cuvinte despre ZIARUL ŞTIINŢELOR, îşi dă seama că această publicaţiune e o excelentă revistă, ba e unica în ţara noastră, pe care aş vrea- în mâna tuturor tinerilor ţării. Da. căci omul, la orice vârstă ar fi, are nevoe să-şi mărească cunoştinţele şi dincolo de preocupările lui zilnice.

● In foiletonul intitulat *„Cititul de astăzi şi altă dată"*, d. Aurel George *Stino*, a publicat, în ziarul „Acţiunea" (nr. 936, anul IV, 1943) următoarele: „încheiu pomenind figura modestului, dar neîntrecutului animator VICTOR ANESTIN, Conducătorul „Ziarului călătoriilor şi al Ştiinţelor populare", plecat din vieaţă nu mult după sfârşitul primului război mondial. Omul acesta, fără studii ştiinţifice consacrate — era pare-mi-se licenţiat în litere — crease un luminos curent -pentru ştiinţe prin mijlocirea revistei sale, deşteptând mai ales viu interes pentru minunile cerului. Aşteptam, nerăbdători, Marţea, apariţia revistei — costa zece bani — şi o colecţionam cu îngrijire. Repet, nu călcase Anestin treptele vreunei catedre, dar îl considerăm, cei care îi păstrăm amintirea, drept preferatul nostru dascăl nevăzut de odinioară. Răspundea scrisorilor tuturor, mulţumit de roadele cuvântului său, apoi nimeni nu l-a înlocuit pe sărmanul Aneştin, omul care ne-a iniţiat în ascunzişul şi poezia cerului". Citind rândurile de mai sus, ne reapare figura acelui popularizator al ştiinţelor, îndeosebi al Astronomiei, Victor Anestin, fost conducător al revistei „ZIARUL CĂLĂTORIILOR ŞI AL ŞTIINŢELOR POPULARE", despre care d. Aurel George Stino ne reaminteşte cu atâta recunoaştere a meritelor acelui neegalat, până în prezent, omul care ne-a iniţiat în ascunzişul şi poezia cerului". Nu ştiam că Victor Anestin era licenţiat în litere; dar era un pasionat al cerului, editând chiar revista „ORION", care s'a ocupat cu popularizarea ştiinţei astronomiei. Revista „ZIARUL ŞTIINŢELOR" se găseşte, astăzi, în continuarea apariţiei ei, în al 57-lea an, şi e condusă, în condiţiuni bune, de marinarul-comandor AUREL NEGULESCU - MOŞ DELAMARE. care publică interesante, instructive şi folositoare articole şi informaţiuni cu caracter ştiinţific, pentru toţi. Numărul cititorilor acestei reviste sporeşte continuu; încât animatorul Victor Anestin, de acolo, în lumea umbrelor, unde veghează mersul revistei lui, poate fi liniştit că revista se află pe mâini bune.

● TRANSILVANIA NOASTRĂ e proaspătul săptămânal de luptă şi afirmare românească, apărut în Bucureşti (cu redacţia şi administraţia în bulevardul Brătianu, nr. 9 B) care îndeamnă naţia întreagă să creadă în România. reală, care a fost dela 1 Decembrie 1918 încoa. Din partea LIGII NAVALE ROMÂNE şi a revistelor ei MAREA NOASTRĂ şi MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET urăm, tinerei consore, biruinţă întru împlinirea năzuinţelor neamului românesc, deapururea, să fie şi să rămână aci, strajă neclintită la răsăritul Europei pentru apărarea propriei fiinţe româneşti şi a civilizaţiei europene. Iată cum glăsueste. prin cuvinte de foc, apariţia săptămânalului TRANSILVANIA NOASTRĂ:

„Săptămânalul acesta apare în vremuri de mare răspântie pentru neamul românesc şi într'o zi de sărbătorească aducere aminte a istoriei noastre sbuciumate. In jurul acestei foi s'au strâns, chemaţi de un bucium al străfundurilor, o seamă de tineri ardeleni şi regăţeni, dornici de o luptă mare, de o luptă cinstită pentru cauza noastră sfântă: TRANSILVANIA. Penele ni s'au ascuţit de durere, iar sufletul ne arde de aşteptare. Dorim, din toată inima, o Românie Mare, o Românie aşa cum o visăm şi cei de dincolo şi cei de dincoace de munţi. Pentru înfăptuirea conturului ei, pentru împlinirea hotarelor de totdeauna, ne vom frământa, vom suferi şi ne vom strădui — fără a primi sugestii decât din adâncurile sufletelor noastre dornice de dreptate. Ne dăm seama că rândurile noastre, că slova scrisă de noi, va întâmpina mari greutăţi. Suntem conştienţi, că, drumul pe care începem să-l bătătorim, va fi spinos şi aspru, dar avântul, tinereţea şi dorul nostru este prea mare pentru a putea fi înăbuşit de şoapte şi de atitudini negative. Pornim şi vom rămâne pe linia mare, ffără a sluji nici ide, nici persoane, ci numai idealuri. Fiindcă „TRANSILVANIA NOASTRĂ" nu poate fi decât a noastră a tuturor Românilor".

● BULETINUL „ASOCIAŢIEI GENERALE A INGINERILOR din ROMÂNIA" (A. G. I. R.) nr. 7, anul XXV, conţine materialul care a fost prezentat la ultimul congres ţinut de A. G. I. R., împărţit pe cinci secţiuni. In materialul publicat, de secţia II, citâm *„Căile navigabile în România"* de ing. insp. g-l V. Cotovu şi *„Exploatarea căilor navigabile ale României"* de ing Ion A. Manoliu. In articolul prim, d. inginer Cotovu trece în revistă lucrările executate de Statul român pentru amenajarea căilor navigabile în România şi expune proectele nouilor lucrări propuse de administraţia P. C. A., care vor fi executate după încheierea păcii. D. inginer Manoliu, în articolul său, arată însemnătatea naţională şi europeană a căilor navigabile ale României, care, în

1938, au fost 55% din tonajul importului şi 84% din tonajul exportului din mişcarea generală a comerţului românesc.

● BULETIN INFORMATIV AL CONSILIULUI SUPERIOR AL TRANSPORTURILOR ŞI TARIFELOR (oficiul de studii) ţine de ministerul lucrărilor publice şi comunicaţiilor, apare lunar, de patru ani; în numărul 80 sunt publicate studii (traduceri şi originale), articole de căi ferate, navigaţie, aviaţie, drumuri, diverse informaţiuni şi bibliografie. Este un foarte interesant studiu *asupra autocamionului şi transporturilor* e publicat un articol despre *căile de comunicaţii bulgare;* apoi despre *problema concurenţei între calea ferată, navigaţie şi aviaţie;* despre *calea ferată în Anglia, Germania, Franţa, Slovacia, Spania* şi *Turcia;* despre *navigaţia maritimă în Canada şi Elveţia;* despre *navigaţia fluvială în Bulgaria şi Ungaria; aviaţia în Anglia, Brazilia şi Ungaria;* despre *drumuri în Anglia, Turcia şi U. S. A.;* diverse *informaţiuni din Anglia, Croaţia, Turcia şi Ungaria; bibliografia cărţilor streine.* BULETINUL INFORMATIV nr. 81 conţine studii despre *majorarea taxelor de transport pe Dunăre* (traducere); despre *Navigaţia fluvială* în Bulgaria, Germania, Ungaria, U. S. A. şi *Navigaţia maritimă* în Anglia, Danemarca, Turcia; iar, la sfârşit, e bibliografia streină şi română.

● VREMEA a consacrat n-rul 726, anul XV, 1943, actului *Unirii* de acum 25 de ani prin articole special scrise: *1 Decembrie 1943* de Vladimir Donescu, *Transsylvaniae amori e dolori sacrum* de Grigore Popa, *Mărturii despre Unire* de George Sbârcea, *Ardealul nostru* de Radu Brateş, *Generaţia Coroanei de aur* de Vasile Netea, *Situaţia economică a Transilvaniei* de dr. Lucian Turdeanu, *Şcoala ardeleană* de Lucian Blaga, *Prezenţa Ardealului în literatură* de Pompiliu Constantinescu.

● RAZA e gazeta săptămânală a conştiinţei româneşti din Basarabia, care apare, în Chişinău, de 13 ani (pe timpul cutropirii duşmanilor în Basarabia a apărut în Bucureşti), sub direcţiunea părintelui V. Ţepordei şi a redactorului Sergiu Roşca. Această bună gazetă e scrisă, în afara celor doi gazetari, încă de Sergiu Matei Nica, Sabin Popescu-Lupu, Dragomir Petrescu, Robert Cahuleanu, Sebastian Bornemisa, Neculai V. Coban, Gh. Gheorghiu, N. Tomoilă şi alţii. Indemnăm ca această gazetă basarabeană să fie sprijinită de intelectualii noştri.

● ALBINA nr. 10—20, anul 46 (Bucureşti, foae săptămânală, pentru popor), conţine materie îngrijită de poetul D. Ciurezu, cu pagini potrivite poporimii; în acest număr avem figura marelui român şi patriot *Andrei Mureşanu,* autorul imnului „DEŞTEAPTĂ-TE ROMÂNE".

● ECONOMIA *siguranţa căminului,* nr. 2, anul VIII, este buletinul, trimestrial, editat de cassa naţională de economii şi cecuri postale din Bucureşti.

● S'au primit, la redacţia revistei noastre, următoarele publicaţiuni: *Bună dimineaţa,* ed. II, de Dinu Constantinescu (Bucureşti); *Furnica* (Bucureşti); *Importanţa economică a Românilor din latura de răsărit,* de dr. Florin Codrescu (Bucureşti), *Colaborarea financiară a României cu puterile axei,* de dr. Florin Codrescu (Bucureşti); *Extraordinara odisee a reporterilor,* de Marius Mircu; *Dinamismul economiei româneşti,* de dr. Florin Codrescu (Bucureşti, 1943); *Europa tânără* (Berlin); *La Roumanie nouvelle* (Bucureşti); *Grănicerul* (Bucureşti); *C. A. M.* (revistă lunară, Bucureşti); *Gospodina* (anul II, Bucureşti); *România eroică* (anul VII, Bucureşti); *Contribuţiuni la problema apărării contra carelor,* de maior Ed. Dragomirescu-Buzne şi căpitan Alex. Vasilovici (Piteşti, 1943); *Carele de luptă sovietice şi modul lor de întrebuinţare,* de aceiaşi autori (idem). *Şcoala românească,* buletinul oficial al ministerului culturii naţionale şi al cultelor, apare lunar. *Gazeta Transilvaniei,* Braşov, anul 106. *Buletinul pregătirii premilitare şi extraşcolare,* anul IX, Bucureşti, *Focşanii,* anul V, director Ioan N. Donescu. *Albina,* anul 46, Bucureşti, foaie săptămânală pentru popr. *Neamul nostru,* mare săptămânal românesc, Bucureşti. *Revista general de marina,* fondată în 1877, Madrid. *Crăişorul munţilor,* colecţie de folclor şi poezie, editată de Mare Emanoil (Braşov, str. Oltenia, 26). *Elanuri răstignite,* poeme definitive, vol. I, de Eugen Constant (1943, editura autorului, tip. „Speranţa", Craiova). *Cuvântul Mareşalului către săteni* (Bucureşti). *Gazeta sporturilor* (Bucureşti). *Deşteptarea,* nr. 20, anul I (Cernăuţi). *Cronica Romanului,* anul XX. *Viaţa Basarabiei,* anul XII (Bucureşti). *Natura,* anul XXXI (Bucureşti). *Excelsior,* anul VIII (Bucureşti). *Focşanii,* anul V. *Gând şi slovă oltenească,* anul VIII. (Craiova). *Die Kriegsmarine* (Berlin). *Die Wehrmacht* (Berlin). *Signal* (Berlin, apare în toate limbile). *Buletin informativ* (idem). *Tempo* (Milano). *Koralle* (Berlin). *Match. Marianne magazine. Pământul,* bilunar social-literar (Călăraşi), anul XII. *Graiul copiilor,* anul II (Bucureşti). *Buletinul de informaţii al institutului de cercetări piscicole al României,* anul II (Bucureşti). *Tirul, sport de utilitate naţională,* de inginer Constantin Agnese. *Revista aeronauticei,* anul XVII (Bucureşti). *Muncitorul român* (anul VI, Bucureşti). *Buletinul bursei Bucureşti,* anul XV. *Economia română* (oficiul de studii al ministerului economiei naţionale). *Eroii Neamului,* foae în serviciul cavalerilor ordinului Mihai-Viteazul, veteranilor şi luptătorilor, anul XVII (Bucureşti). *Orizontul,* revistă de cultură, politică şi artă (Berlin). *Buletinul O. S. R.,* anul I (Bucureşti). *Aripi româneşti,* anul III (Bucureşti). *România aeriană,* anul XVII (Bucureşti). *Gazeta cărţilor,* director prof. D. Munteanu-Râmnic (anul XIII, Bucureşti, strada Leonida, 4).

● ŞCOALA ROMÂNEASCĂ se intitulează buletinul oficial al ministerului culturii naţionale şi cultelor, apărut încă dela începutul anului 1943, care e mai mult decât un buletin, ci e o foarte bună revistă, în care cititorul găseşte pagini interesante, bune de reţinut pentru cultura intelectualilor. Buletinul, de obicei, e o colecţie în care cititorul strein află numai partea oficioasă. In cazul de faţă, acest zis buletin al ministerului culturii e o revistă în toată accepţiunea cuvântului. Materialul publicat în numerile apărute, până în prezent, (dela 1 la 11, 1943) e foarte bine ales, se înfăţişează ca nişte documente ale epocii actuale, care nu numai că instruesc, dar vor rămâne şi în viitor, spre a folosi pentru acei specialişti care vor scrie istoria sau evoluţia culturii şi educaţiei româneşti de acum. Ceeace este original, în acest buletin, e şi *rezumatul* articolelor publicate în fiecare număr, pe care îl aflăm, în limbile germană, italiană şi franceză. Aşa dar, scopul urmărit de conducătorii buletinului este ca şi specialiştii streini să cerceteze şi să urmărească materialul informativ din *„Şcoala Românească"*, — ceeace este un serviciu pe care însăş oficialitatea noastră îl aduce streinătăţii. Avem, dinainte, cele 11 numere apărute în acest an, care colectează un material informativ şi bogat şi folositor, nu numai corpului profesoral, căruia îi este destinat buletinul, dar şi tuturor cărturarilor ţării, care ar ţine să fie în curent cu problemele actuale cultural-educative. Nu putem să îmbrăţişem, dintr'odată, întregul material ce se găseşte publicat în cele aproape 900 pagini.

Toate articolele şi studiile sunt interesante, toate s'ar cuveni să fie citate sau recenzate, dar şi-ar pierde calitatea lor dacă le-am menţiona numai. Noi îndemnăm persoanele pe care le pasionează chestiunile cultural- educative să cerceteze buletinul „Şcoala Românească" în toată colecţiunea. Acum, este destul să arătăm numele colaboratorilor, spre a se vedea despre însemnătatea articolelor publicate în cele 11 numere: I. Petrovici, N. I. Rusu, Radu Petre, I. Bratu, A. Cardaş, dr. I. Simian, N. D. Petrescu-Zoiţa, D. H. Muster, I. C. Petrescu, N. Săulescu, C. Arginteanu, I. Orghidan, T. Neş, P. I. Teodorescu, C. Florian, V. Dragomir, I. Lupaş, V. Mihăilescu, C. Gerota, Gh. Comicescu, I. Gheorghiu, N. N. Creţu, G. Vişoiu, Anina Rădulescu-Pogoneanu, Emil Precup, Aurel Popa-Oradea, V. V. Haneş, Lucia Borş, Sebastian Popovici, Const. Micu, Ion Dongorozi, I. Manolache, Elena Rarincescu, M. O. Stan, Mihai Antonescu, dr. V. Şeicaru, C. P. Dima, ş. a.

Despre buletinul „Şcoala Românească" merită a se mai scrie, aci, încă, şi recenziile viitoare ale revistei „Marea noastră".

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame

Cu ocazia zilei Sfinţilor Arhangheli Mihail şi Gavril Liga Navală Română a trimes următoarele telegrame de felictiare :

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedintele de Onoare al Ligii Navale Române

Respectuos rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea statornicelor sentimente de dragoste şi devotament ce vă poartă membrii Ligii Navale Române, împreună cu urarea : să trăiţi Majestate mulţi şi glorioşi ani, peste România victorioasă în actualul război.

Preşedinte L. N. R.
V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU
Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Rog primiţi respectoase felicitări, încredinţându-vă de admiraţia şi devotamentul membrilor Ligii Navale Române pentru munca ce depuneţi întru consolidarea ţării şi reîntregerii neamului românesc în destinele Europei de mâine.

Preşedinte L. N. R.
V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

La telegramele trimise de d-l Vice-Amiral Adj. N. Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române, M. S. Regelui Mihai I, cu ocazia zilei onomastice, în numele membrilor L. N. R., Majestatea Sa a binevoit a răspunde următoarele :

D-LUI VICE-AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Vă rog să transmiteţi tuturor membrilor Ligii Navale Române viile şi călduroasele mele mulţumiri, pentru urările ce mi-au făcut cu prilejul zilei numelui.

MIHAI R.

iar d-l Mihail Antonescu a răspuns următoarele :

D-LUI CONTR'AMIRAL N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
Bucureşti

Vă mulţumesc din inimă pentru bunele Dv. urări.

MIHAI ANTONESCU
Vice-preşedintele Consiliului de Miniştri

Decret lege

pentru trecerea la Subsecretariatul de Stat al Marinei a Administraţiei Comerciale a Porturilor şi căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.)

Art. 1. — Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), se desparte de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor şi se încadrează în Subsecretariatul de Stat al Marinei, pendinte de Ministerul Apărării Naţionale, pe data publicării în Monitorul Oficial a prezentului decret-lege, cu întregul său patrimoniu, păstrându-şi personalitatea juridică şi conducându-se după legile sale organice şi regulamentele de funcţionare şi conducere financiară în vigoare.

Art. 2. — Direcţiunea silozurilor regionale din Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă, se desparte şi se încorporează Ministerului Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor.

Art. 3. — Administraţia Comercială a Porturilor şi a Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), va continua să-şi execute bugetul său, ca buget anexă la bugetul general al Statului, în afară de capitolul bugetar în legătură cu silozrile regionale, a cărui executare trece pe seama Ministerului Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor.

Art. 4. — Orice dispoziţiuni din legi şi regulamente contrarii prezentului decret-lege, sunt şi rămân abrogate.

Dat în Bucureşti la 2 Noemvrie 1943.

ANTONESCU
Mareşal al României
şi
Conducătorul Statului
Ministrul apărării naţionale,
General de Corp de Armată *Constantin Pantazi*
Ministrul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor,
C. Al. Atta Constantinescu
Ministrul Finanţelor, *Alexandru D. Neagu*

Nr. 2.916.

Raportul d-lor miniştri : al apărării naţionale şi cel al lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, către d-l Mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului.

Domnule Mareşal,

Administraţia Comercială a Porturilor şi a Căilor de Comunicaţii pe Apă (P. C. A.), care la înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei fusese trecută sub autoritatea acelui departament, a fost, la data de 16 Iunie 1941, trecută la Departamentul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, pe consideraţiunea că este o instituţie cu caracter tehnic.

Orientarea însă a întregii activităţi maritime şi fluviale a Statului este necesar să fie condusă în mod unitar, cerinţă care este valabilă în orice împrejurări ce deosebire în timp de război.

In adevăr, sforţările pe care apărarea naţională le reclamă, pentru a face faţă primejdiilor şi a domina cu succes toate greutăţile, impun mai mult ca oricând, o conducere unitară care să dispună de toate instituţiile marinăreşti, atât cele cu caracter militar, cât şi cele cu caracter technic, dat fiind colaborarea strânsă ce trebue să existe în orice moment între ele.

Marina comercială nu poate fi asimilată unei uzine, după cum marinarul nu este un simplu lucrător. O uzină poate să nu lucreze nopţile şi zilele de sărbătoare; un vas este însă o fiinţă vie, care chiar în stare de repaus trebue să lupte contra elementelor, cu tot personalul, oricare ar fi durata legală a muncii în stabilimentele industriale.

Aceste consideraţiuni au făcut, la începerea războiului, ca şi în alte ţări, marina comercială să ia locul alături de marina militară în organizarea Subsecretariatului de Stat al Marinei.

De altminteri, propăşirea şi înfăptuirile masive efectuate şi în timpul când Administraţia Comercială a Porturilor se găsea sub dependenţa Ministerului Marinei, sunt de natură să justifice asocierea firească a instituţiunilor Marinei Civile cu acelea ale Marinei de Război, asociere care va asigura apărarea porturilor şi fruntariilor noastre pe apă.

Consideraţiunile mai sus expuse, ne determină să vă propunem alăturatul decret-lege, prin care Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), se desparte de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor şi trece la Subsecretariatul de Stat al Marinei, în afră de Direcţiunea silozurilor regionale, care rămâne mai departe la Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, dat fiind competinţa deosebită a acestei direcţiuni, şi care nu are legătură cu marina.

Dacă şi Domnia-Voastră, Domnule Mareşal, împărtăşiţi modul nostru de a vedea, vă rugăm, ca pe baza decretelor-legi Nr. 3.052 din 5 Septemvrie şi 3.072 din 7 Septemvrie 1940, să binevoiţi a semna alăturatul proiect de decret-lege.

Ministrul Apărării Naţionale,
General de Corp de Armată *Constantin Pantazi*

Ministrul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor,
C. Al. Atta Constantinescu

Nr. 28.203. 1943, Octomvrie 2.

Ziua marinei

SIGHIŞOARA

De „Ziua Marinei" la Sighişoara, din iniţiativa Filialei Ligei Navale Române, s'a oficiat un Te-Deum în Catedrala ortodoxă de către preoţii A. Stoicoviciu şi I. Stribeţiu, la care au asistat autorităţile civile şi militare.

S'a organizat de filială tot cu acest prilej, un concurs de natatie cu următorul rezultat:

Innot liber 30 m. (10—12 ani): au concurat 5 elevi dela şcoala militară. 1. Lazăr Emil în 33"; 2. Suciu Gheorghe; 3. Florea Nicolae.

Innot liber 30 m. (12—14 ani): au concurat 5 elevi dela liceu 1. Manu Scipio în 22"; 2. Gheorghiu Teodor; 3. Mălâncrăvean Dumitru.

Salutul sportiv al vâslaşilor de pe lacurile Bucureştene de ziua marinei.

Innot piept 30 m. (12—14 ani): au concurat 4 elevi dela liceu. 1. Oprea Ioan în 25"; 2. Bumbea Eugen; 3. Zăblău Ştefan.

Innot liber 40 m. (14—16 ani): au concurat 4 elevi dela liceu. 1. Covacioevici Octavian în 35"; 2. Sava Iustin; 3. Eparu Teofil.

Ştafetă 100 m. Au învins în 1 m. 70 s. echipa compusă din elevii Mureşan Nicolae, Covacievici Octavian şi Stănoi Tiberiu.

Contra: Chiriliuc Liviu, Neagu M. Miron şi Şerban Constantin.

Sărituri: Brânduşă Valentin.

Pollo: Concursul s'a terminat cu un frumos joc de Pollo, executat de echipele: Covacievici Octavian, Häendel Helmuth, Rusu Mureşan Nicolae, Neagu M. Miron şi Popovici, contra Petrescu Brânduşă Valentin, Covacievici Marius, Şerban Constantin (Antohi T.), Chiriliuc Liviu şi Stănoi Tiberiu.

Jocul s'a terminat prin învingerea cu 3—2 a primei echipe.

La concurs a asistat peste 300 de spectatori.

D-l Preşedinte L. N. R. comunică comitetului că „deoarece Filiala nu dispune de fonduri din cari s'ar putea acorda premii mai importante concurenţilor premiaţi, iar cu modestele sume ce s'ar putea acorda, n'ar fi concurenţii prea mult ajutaţi, propune ca din suma globală destinată pentru acest scop, să se cumpere câte un premiu care să se doneze şcolilor din cari fac parte concurenţii distinşi la concurs.

Comitetul cu considerare la cele comunicate, de comun acord hotărăşte: Să se cumpere câte un premiu modest, care să se doneze şcolilor din care fac parte concurenţii distinşi la concurs, drept amintire, care să rămână în proprietatea şcolii respective ca un omagiu pentru interesul ce şcoala şi elevii ei şi-au dat, în scopul urmărit de filiala L. N. R. Sighişoara.

COMUNA STOLNICI (ARGEŞ).

In ziua de 15 August a. c. „Ziua Marinei" în biserica parohială din Com. Stolnici, jud. Argeş, după pomenirea Eroilor marinari, d-nul Tudor Străinu, membru al Ligii Navale Române a ţinut o impresionantă cuvântare în care a arătat rostul Marinei pentru Ţara Românească şi a proslăvit pe Eroii marinari căzuţi la datorie pentru Rege, Neam, Conducător şi ogorul românesc.

COM. BĂILE-CĂINEI (R. SĂRAT)

De ziua Marinei, după oficierea „Te-Deum"-ului pentru Eroii marinari căzuţi la datorie, din îndemnul Părintelui Paroh Chiriţă Robu, enoriaşii bisericii „Sf-tul Nicolae", a strâns suma de 1200 lei, pe care a înaintat-o Ligei Navale Române.

BRAŞOV

„Ziua Marinei", 15 August 1943, s'a sărbătorit, la Filiala L. N. R. Braşov, prin oficierea unei slujbe religioase, la Troiţa dela Poligonul de Tragere P. P., — unde îi-şi are filiala L. N. R. sediul, — de către preotul Popa Ioan.

Au asistat autorităţile oraşului, în frunte cu D-l General Comandant al Garnizoanei, D-l Prefect şi un reprezentant al Primăriei, delegaţi a-i unităţilor militare, membrii filialei şi un număr destul de mare de tineri: premilitari şi extraşcolari.

La Poiana Braşovului, tineretul extraşcolar ce se găsea în tabără a evocat Eroi Marinari, în cadrul unei serbări.

In clădirea Poligonului de Tragere P. P., cu această ocazie s'a deschis o expoziţie a filialei, unde s'a expus în afară de fotografii şi material de propagandă, obţinut dela diferitele societăţi de navigaţie şi lucrările tineretului dela diferite concursuri ce au fost organizate în cursul anului.

Astfel s'a expus: desenele maritime dela concursul ţinut cu elevii liceelor din localitate; lucrările literare, dela concursul ţinut cu elevii liceelor şi şcolilor primare din localitate; lucrările practice

Un colţ de la organizaţia marinărească L.N.R. Braşov, deschisă de ziua marinei.

(miniaturi, bordături, etc.) executate de tineret, tot în cadrul concursurilor ce s'au ţinut.

Iar la librăria „Cartea Românească", din localitate, s'a aranjat o vitrină, cu tot felul de lucrări literare-maritime, miniaturi, material de propagandă, etc.

Vitrina a rămas la dispoziţia publicului, timp de una săptămână.

Circulară către filialele L. N. R.

Domnule Preşedinte,

Avem onoarea a vă aduce la cunoştinţă următoarele:

I. In urma intervenţiei noastre nr. 1078/943, către Ministerul Culturii Naţionale, spre a permite elevilor şi elevelor din cursurile secundare să fie înscrişi, ca membri ai Ligii Navale Române, ministerul a aprobat înscrierea acestora pe baza ordinului circular nr. 225.642/943, al cărui text vi-l reproducem astfel:

„Ţinând seama că membrii juniori ai Ligii Navale Române nu sunt turburaţi în activitatea lor şcolară, nici chemaţi la întruniri şi nici în altă legătură cu asociaţia decât sentimentele ce-i însufleţesc şi revistele Ligii, ce le primesc gratuit, avem onoarea a vă face cunoscut că Ministerul aprobă ca elevii şi elevele şcoalelor de grad secundar, să facă parte din Liga Navală Română.

Comunicaţi şcoalelor din regiunea Dv.".

II. Filialele care n'au trimes încă situaţia de venituri şi cheltueli pe exerciţiul bugetar 1942—43 sunt rugate a dispune trimiterea.

III. Vă rugăm a ne comunica compunerea actualului comitet de conducere, iar filialele care îl au descompletat sunt invitate a-l completa.

Vă mulţumim pentru activitatea ce desfăşuraţi şi vă îndemnăm la continuarea lucrului Dv.

Secretar G-ral L. N. R. (ss) *C-dor A. Negulescu*

Director secretariat, (ss) *G-ral N. Negreanu*

Membri corespondenţi

In şedinţa dela 10 Noembrie 1943, comitetul de direcţie L. N. R. a ridicat autorizaţiunea de membru corespondent a d-lui Titu Moisescu, pentru Ploeşti şi a dat autorizaţiunea de a îndeplini calitatea de membru corespondent d-lui Grigore Gr. Grigorescu, învăţător, pentru comuna Isvoarele, din judeţul Prahova, şi d-lui Dumitru Grigorescu, ca membru corespondent pentru judeţul Prahova (afară de oraşul Ploeşti).

Donaţiuni

D. inginer Aristide Ştefănescu, directorul şantierelor navale „România" din Brăila a adăogat la donaţiunile trecute încă 100.000 (una sută mii lei) pentru a încuraja opera de propagandă a Ligii Navale Române.

Comitetul central aduce şi pe această cale cele mai vii mulţumiri pentru această permanentă dovadă de dragoste faţă de marină şi marinari.

●

S'a primit, pentru biblioteca L. N. R., donaţiunea d-lui dr. I. Cădariu (fabrica nitrogen), din comuna Târnăveni, judeţul Târnava-Mică, constând din colecţia revistei *„Marine Rundschau"* (29 numere) şi cartea: H. Evers *„Kriegsschiffbau"*, pentru care comitetul central al Ligii Navale Române mulţumeşte şi pe această cale, donatorului.

Conferinţele L. N. R.

Ciclul conferinţelor anuale vor începe Duminecă 9 Ianuarie 1944 orele 11, în sala Dalles şi vor continua în fiecare Duminecă.

Ciclul va fi deschis de d. Comandor *G. Mocanu,* care va face o sinteză a războiului nostru pe mare şi a vitejiei marinarilor noştri.

Conferinţe asupra Mării Negre

Universitatea liberă, harnica instituţie care caută a răspândi în public cunoştinţe de ordin general, socotite ca indispensabile, a organizat pentru anul acesta două cicluri, din care într'unul se desbat problemele în legătură cu *Marea Neagră*. Ele au fost cercetate cu interes, în special de membrii Ligii Navale. Au vorbit:

La 3 Noembrie, d. Prof. Radu Vulpe, despre „Marea Neagră în epoca greacă". La 10 Noembrie, d. Prof. N. Bănescu, despre „Marea Neagră în epoca bizantină". La 17 Noembrie, d. Prof. 24 Noembrie, d. Prof. V. Papacostea, despre „Marea Neagră şi conflictul ruso-turc". La 8 Decembrie, d. N. Lugojanu, despre „Marea Neagră în politica europeană până la conflictul ruso-turc". La 15 Decembrie, d. Prof. Gheorghe Brătianu despre „Marea Neagră în politica europeană de la Congresul din Berlin.

Comitetul de direcţie

(10 Noembrie 1943)

Au participat la şedinţă d-nii: amiral-adjutant N. Păiş, I. Gr. Perieţeanu, N. Iliescu-Brânceni, colonel U. Sâmboteanu, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, Apostol Culea; asistă şi d-l căp. comandor Eugen Săvulescu, invitat de L. N. R. în calitatea de preşedinte al federaţiei române de sporturi nautice.

Prezidează şedinţa d-l amiral-adjutant N. Păiş.

Ordinea de zi discutată a fost următoarea:

I. COMUNICĂRI.

a) Membrii comitetului au luat cunoştinţă de telegramele omagiale adresate M. S. Regelui Mihai I, preşedinte de onoare al Ligii, şi d-lui profesor Mihail Antonescu, vice-preşedintele consiliului de miniştri, membru de onoare al Ligii.

b) S'a luat cunoştinţă de scrisoarea de mulţumiri, primită dela domnul Basarab Brâncoveanu, membru de onoare al Ligii, ca urmare a telegramei de condoleanţe ce i s'a adresat de L. N. R., pentru pierderea fiului său, sublocotenent de rezervă aviator Mihail Brâncoveanu, căzut la datorie.

De asemenea s'a primit răspuns dela d. colonel-adjutant Olteanu, fost inspector general al marinei regale române.

c) S'a luat cunoştinţă de adresa nr. 14495/1943, primită dela clubul atletic ialomiţean, relativă la campionatul de înnot, ce a avut loc, pe Dunăre, în Călăraşi, şi roagă a da asentimentul la proclamarea ca membri de onoare ai numitului club, a d-lor amiral N. Păiş, comandor Negulescu, general Negreanu, locot. Paul Epureanu şi d-na Florica Lt. P. Epureanu.

e) S'a luat cunoştinţă, cu satisfacţie, de circulara nr. 225.642/943 a Ministerului Culturii Naţionale (direcţia învăţământului secundar) relativă la autorizaţiunea dată elevilor şi elevelor din cursul secundar de a face parte din Liga Navală Română, ca membri.

f) Comitetul a luat cunoştinţă de donaţiunea colecţiei a 29 numere din revista „Marine Rundschau" şi a cărţii H. Evers „Kriegsschffbau" ,dela domnul doctor I. Cădariu, din comuna Târnăveni, Judeţul Târnava-Mică, căruia i se va răspunde de primire şi mulţumi pentru această donaţiune făcută bibliotecii centralei Ligii.

II. OFERTE ŞI CERERI.

a) Comitetul aprobă oferta primită dela d. Petrovici (înregistrare sub nr. 1085/1943), relativă la reprezentaţia cinematografică dela 24 Noembrie 1943, cu filmul „Chemarea Mării", care va avea loc la „Scala" şi „Regal" din Capitală; iar ulterior va rula acest film şi în ţară.

III. DIVERSE.

a) Membrului corespondent ,la Ploeşti, Titu Moisescu, i se ridică autorizaţiunea şi e înlocuit cu învăţătorul Grigore Gr. Grigorescu, din comuna Isvoarele, judeţul Prahova, care va fi membru corespondent pentru comuna Isvoarele şi Dumitru Grigorescu pentru judeţul Prahova.

c) Din luna Ianuarie 1944, vor începe conferinţele centralei L. N. R., în Bucureşti, în sala Dalles, după programul ce va fi alcătuit de secretariatul general al Ligii.

d) Comitetul aprobă editarea calendarului de perete pe 1944, de centrala Ligii, tipărindu-se în 12.000 exemplare, cu preţul de 180 lei fiecare exemplar.

e) Au fost citite cele două adrese, nr. 2618/A (înregistrată sub nr. 1164/A şi B/1943, primite dela ministerul subsecretariat de stat al marinei, care dau loc la discuţiuni şi sugestii relative la conţinutul acestor adrese.

Comitetul hotărăşte:

1) La adresa nr. 2618/A să se ia contact cu persoanele vizate, spre a putea răspunde ministerului marinei. Comisia pentru alcătuirea unei *Antologii a Mării* (proză şi versuri) va fi compusă din d-nii I. Gr. Perieţeanu, g-ral N. Negreanu, Apostol Culea şi Vârtosu.

Pentru expedierea a câte unui exemplar din revistele *Marea Noastră* şi *Marea Noastră pentru Tineret* e neapărată nevoe a solicita mijloacele materiale pentru tipărirea exemplarelor trebuitoare tuturor şcolilor secundare din ţară.

2) La adresa nr. 2618/A (înregistrare nr. 1164/B) se vor lua informaţiuni dela domnul căp. comandor Săvulescu şi dela filialele respective.

Ambele chestiuni trebuesc urmărite de secretariatul general L. N. R., până la deplina executare.

Ne mai fiind nimic de discutat la ordinea zilei, domnul amiral-adjutant N. Păiş, mulţumeşte membrilor comitetului şi încheie şedinţa.

Preşedinte L. N. R., (ss) V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

Secretar G-ral, (ss) *C-dor A. Negulescu*

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Transformarea vaselor tip Liberty.

Pentru reconstituirea tonajului de după războiu armatorii britanici sunt îndemnaţi să adopte cargobotul „Liberty" şi să-l transforme în vase rentabile.

Pacea va găsi flota comercială britanică mult redusă. La Londra se ştie acest lucru şi de aceea este nelinişte. Fără o flotă comercială puternică, structura economică a imperiului britanic nu poate fi viabilă în timp de pace ca şi în timp de războiu.

Pentru a permite flotei comerciale britanice să complecteze rapid golurile, s'a sugerat armatorilor englezi să cumpere din Statele Unite, la sfârşitul ostilităţilor, cargoboturi din seria Libertty, ce care să instaleze motoare puternice, mărindu-le viteza şi dând astfel beneficiu exploatatorilor.

Se crede că Statele Unite vor avea după războiu un mare număr disponibil de asemenea vase încete şi greoaie.

Maşinile acestor cargoboturi producând o putere de aproximativ 2500 C. P. vor putea fi înlocuite printr'un Diesel electric sau nu, producând o putere dublă pentru aceiaşi greutate. Viteza va putea ajunge astfel la 144 noduri. Dacă s'ar găsi un număr important de cargoboturi Liberty care să fie echipate la fel s'ar putea prevedea de pe acum construcţiunea motoarelor Diesel şi maşinilor accesorii, aparatelor electrice, şi altele. Această fabricare în serie va fi posibilă din cauza potenţialului în creştere pe care l-au dobândit fabricile de motoare în timpul războiului. Aceasta va fi, de altfel încă un mijloc de a permite fabricilor să-şi menţină activitatea după ostilităţi. .

Dacă chestiunea este studiată în mod serios, subliniază partizanii acestui proect, echiparea unui număr de cargoboturi Liberty ar putea fi realizată într'un singur an. Aceasta ar reprezentna pentru flota comercială britanică un aport de 1 milion tone d. w. fără a aduce prejudicii executării normale a programului de construcţiuni.

Aportul acestui milion de tone nu va constitui o soluţie a problemei construcţiunilor flotei comerciale britanice deoarece ea a avut pierderi mari. Cu toate acestea se vede uşor avantajul pe care Marea Britanie ar putea să-l aibă, dacă ar putea să-l obţină în anul care va urma după încheierea păcei.

Proectul de achiziţionare a cargoboturilor Liberty pentru reechiparea lor cu motoare rapide a obţinut în lumea armatorilor britanici o largă înţelegere.

(*J. M. M.* Nr. 1226/1943)

Cartea albă asupra acordului maritim încheiat între Londra şi Washington. O carte albă se ocupă de acordul maritim încheiat de curând între Londra şi Washington privitor la problemele care sunt în legătură cu flotele comerciale ale ambelor ţări. Ambele părţi contractante se obligă să renunţe la toate pretenţiunile care ar putea să decurgă din utilizarea vaselor pentru războiu. Tot aşa se renunţă la pretenţiunile isvorîte din serviciul de salvare sau din pierderea sau avarierea transportului la utilizarea reciprocă a va-

selor proprii în cadrul conducerii războiului. Acordul se referă în afară de aceasta şi la accelerarea reparaţiunilor de tonaj comercial şi anume în orice şantier din ţările participante.

(*N. F. A. Nr. 7/1943*)

AUSTRALIA

Masive reparaţii şi construirea de noi vase.

Dela începutul războiului din Oceanul Pacific, Uniunea Australiană a primit însărcinarea, din partea aliaţilor, să efectueze reparaţiile la numeroase vase şi să treacă pe planul al doilea noile construcţiuni de vse. In ultimele zece luni s'a reparat în porturile australiene în medie lunară 1 milion tone de vase comerciale. In intervalul de timp August 1942 — Mai 1943 au fost reparate sau echipate din nou 2877 vase cu 10.979.000 tone, iar 366 vase cu un total de 1.369.000 t. au fost puse în docuri pentru reparaţie.

In ceea ce priveşte noile construcţiuni de vase, şantierele australiene concentrează activitatea lor mai ales asupra construcţiilor de vase mici de diferite tipuri. Pentru vasele comerciale se construeşte tipul aşa zis „Chieftain". (*N. F. A.* Nr. 759/943).

BULGARIA

Porturi de iarnă pe partea bulgară a Dunării. Următoarea listă ne dă amănunte clare asupra celor mai importante porturi bulgare de iarnă şi asupra posibilităţilor de reîncărcare din aceste porturi:

1) *Ciff-Ada,* port situat între porturile dunărene Vidin şi Lom. Acest port poate adăposti pentru iernat cca. 200 şlepuri. O legătură feroviară directă cu acest port nu există. In apropierea portului se află însă o şosea. La nevoe se pot face şi descărcări însă cu cheltueli însemnate, deoarece marfa trebuie cărată în cea mai mare parte cu săniile la Vidin, unde apoi poate fi încărcată în vagoane feroviare.

2) *Skomina,* port situat la circa 14 km. mai sus de Lom. Pot ierna circa 30 şlepuri dunărene şi se utilizează numai ca port de refugiu în caz de îngheţ, vasele retrăgându-se, la prima ocazie oferită, în portul Ciff-Ada. Posibilitate de descărcare nu exstă de loc la Skomina. Şoseaua se află la circa 4 km. depărtare de portul de iernare. Intre şosea şi port se află o regiune impracticabilă, expus inundaţiilor.

3) *Delene,* situat la circa 5 km. mai sus de portul Svistov, este numai un port de refugiu şi poate fi ocupat de vase numai dacă cota apelor este favorabilă.

4) *Svistov.* In apropierea staţiunei de mărfuri este situat un canal mic, care poate fi utilizat la nevoe extremă, (dacă sloiuri mari de ghiaţă apar pe neaşteptate), de şlepurile ancorate în portul Svistov şi aceasta numai în cazul când cota apelor este mare. Capacitatea acestui canal este însă neînsemnată. Deci Svistov ca şi Skomina şi Delene, din punct de vedere practic nu pot fi considerate ca porturi de iernat.

5) *Rusciuk.* Bazinul portuar din Rusciuk poate fi considerat în mod practic ca portul de iarnă al Bulgariei. In acest bazin încap numai 120 de vase, însă şlepurile ancorate aci pot fi încărcate şi descărcate în timpul suspendării navigaţiei dunărene.

Pentru construirea unui port de iarnă în Lom se lucrează de ani de zile. In anul curent lucrările continuă cu forţe sporite, dar mai înainte de doi ani sau chiar mai mult, nu se poate conta pe utilizarea portului de iarnă din Lom, care ar putea să aibă foarte mare importanţă pentru Sofia. (*D. V. N.* Nr. 18/1943)

● *Amenajarea porturilor dunărene şi maritime.* Ministrul de Finanţe a supus parlamentului un proect de lege pentru încheerea unui împrumut de 100 mil. leva de către direcţiunea datoriei publice pe lângă Banca Naţională. Acest credit va fi întrebuinţat pentru amenajarea porturilor dunărene Silistra, Svistov şi Lom, precum şi a porturilor maritime dela Balcic şi Cavarna şi pentru procurarea vaselor şi a diferitelor maşini de instalaţiuni portuare.

(*N. F. A.* Nr. 3/1943)

DANEMARCA

Vase de lemn pentru flota comercială Daneză.

In programul danez pentru procurarea de lucru muncitorilor, s'au prevăzut subvenţii atât în anul 1941—42, cât şi în 1942—43, pentru construirea de vapoare comerciale din lemn. Subvenţia statului se cifrează la 60% din costul construcţiei, iar recuperarea sumei e garantată printr'o ipotecă de primul rang. Şase vase, cu o capacitate variind între 120 şi 200 tone, acţionate de motoare Diesel de 100—120 cai putere, au şi fost puse în construcţie şi urmează a fi terminate treptat, până la 1 Iulie crt.

ELVEŢIA

Transporturile maritime. Elveţia, care în cursul războiului şi-a creiat o mică flotă comercială primeşte o treime din cuantumul importurilor sale, pe calea maritimă. Oficiul de război pentru transporturi, plăteşte mai mult de 100 milioane franci cu titlul de chirie pentru vase. Numai articolele alimentare, pe cale maritimă — excluzând deci materiile prime pentru industrie — se ridică în cifră rotundă la 1,2 milioane tone.

Importurile actuale, pe calea mărei, reprezintă numai o treime din aprovizionările normale. Flotei elveţiene aparţin în prezent zece unităţi, pentru un total de 58.600 tone. In cercurile elveţiene stăpâneşte părerea că, după actualul război, flota elveţiană în formaţiunea sa prezentă, va forma baza pentru o adevărată şi proprie marină comercială elveţiană, care va fi creiată după nevoile naţiunei. (*Il Sole* Nr. 15/1943)

FRANŢA

Reorganizarea căilor de navigaţie fluviale. Din cauza importanţei pe care a câştigat-o navigaţia fluvială franceză în cursul ultimilor 2 ani jumătate pentru transportul mărfurilor, dela un timp încoace s'a sporit numărul voturilor cari cer reorganizarea fundamentală a navigaţiei fluviale şi s'a produs un interes mai pronunţat pentru amenajarea legăturilor fluviale, relativ restrânse. Franţa dispune în prezent de o reţea navigabilă de 13.207 km. care cuprinde 6.189 km. căi navigabile fluviale şi similare, 2.735 km. fluvii canalizate şi 4.283 km. canale. Deci reţeaua fluvială franceză întrece pe cea germană în ceeace priveşte mărimea. Diferenţa constă însă în faptul că Franţa nu a construit nici un canal mai mare de legătură şi în aceia că numai navigaţia pe fluviul Seine începând dela Corbeile până la mare se poate face cu vase de transport mai mari, adică între 1000—1500 tone. Majoritatea căilor navigabile franceze poate fi utilizată numai de vase de transport având între 260—320 tone. (*N. F. A.* Nr. 16/1943)

STATELE UNITE

Programul de construcţii.

In ce priveşte construcţiile navale, datele care se pot avea prin presa neutră nu sunt sigure şi precise. In cursul anului 1941, s'au lansat în Statele-Unite 127 de nave de comerţ cu un total de 990.964 tone registru, şi au fost predate 95 nave cu un tonaj de 840.000 de tone, din cari 61 cargoboturi cu 423.000 tone, 6 nave mixte sau de pasageri cu 149.000 şi 28 nave cisterne cu 268.000 tone.

La finele anului 1941 şantierele americane aveau comandate 1.101 nave cu un tonaj de 6.937.000 tone, repartizate la 19 şantiere.

In cursul anului 1942, este cert că s'a dat un mai mare impuls construcţiilor navale, fie prin mărirea numărului şantierelor — de oarece nî cursul anului 1941, numărul şantierelor navale în activitate a crescut dela 45 la 64, iar numărul calelor respective de la 170 la 406 — fie prin adoptarea, în şantiere a metodelor de lucru rapide, în mare serie.

După presa portugheză, în luna Iulie 1942 s'ar fi predat 71 nave de comerţ cu un tonaj de 794.667. Această cifră se consi-

deră exagerată. Se crede că în mod real industria navală a Statelor-Unite va putea construi în anul curent 5.000.000—6.000.000 tone.

Această producţie, împreună cu 3.000.000, producţia Anglo-Canadiană ,este insuficientă să acopere pierderile prin scufundări, cari sunt de circa 10 milioane tone, fără a conta pierderile din Pacific datorite marinei şi aviaţiei japoneze.

Pentru ameliorarea navigaţiei costiere s'a hotărît ca o parte din navele de pe marile lacuri să fie transferate în Atlantic. Din acestea nu se pot trece de cât cele până la 1000 tone.

Navele „Sea Otter".

In Statele Unite s'a pus în serviciu ,pentru experienţe navale numite „Sea otter" (luntre marină).

Construite pe o concepţie originală şi curioasă, acestea sunt motonave cu corpul metalic ,având următoarele date: Deplasament d .w. 1650 tone, motoare Diesel cu patru elici, cu duble angrenaje.

Costul primului exemplar de experienţă 250.000 dolari afirmându-se că la construcţia în serie se poate ajunge la 100.000 dolari.

Bordul liber al acestor nave este redus aproape la zero.

După informaţiunile ce s'au putut avea prin ţările neutre, aceste nave sunt făcute ca să transporte materiale din America în Europa, unde vor fi demontate, iar materialul feros al corpului şi motoarele vor avea alte întrebuinţări locale.

Specialiştii privesc cu scepticism aceste concepţii bizare americane.

Remorchere cu motoare Diesel.

S'au construit două tipuri de remorchere de mare cu motoare Diesel, care au dat bune rezultate.

Primul numit „Gaspee", are următoarele date: Lungimea 30,5 m., lărgimea 7,3 m., corpul coplet sudat, un echipaj de 16 oameni, cu tot confortul necesar, cu calorifer, frigorifer, apă caldă şi rece, izolare de căldură şi zgomot.

Motorul Diesel Sulzer 11440 cai efectivi, la 277 rotaţii, pe 8 cilindrii direct reversibil. Un grup electrogen de 200 kw pentru iluminat încălzit şi frigorifer, precum şi o baterie de acumulatori

Un alt remorcher Seneca, de acelaş tip ca cel arătat cu un motor cu 6 cilindri de 1080 cai la 277 rotaţii.

SUEDIA

Pierderile navale ale statelor neutre.

După calculele ziarului „Sydsvenska Dagbladet „pierderile navigaţiei maritime neutre, în luna Iunie 1943 sunt numai de 6 vase cu 23.400 tone d. w. Suedia a pierdut două vase cu 5600 tone d. w.

Dela începutul războiului flota comercială suedeză a pierdut 197 vase cu 831.165 t. d. w. şi au murit 1148 oameni.

Pierderile totale ale navigaţiei comerciale neutre dela începutul războiului se cifrează la peste 4,5 milioane tone d. w.

(*N. F. A.* Nr. 156/1943)

TURCIA

Repartizarea transporturilor la societăţile de navigaţie.

La efectuarea transporturilor, societatea turcă de navigaţie de stat ia în consideraţie în primul rând transporturile militare şi de-aprovizionare cu alimente, în al doilea rând articolele de monopol şi mărfurile pentru export, iar în al treilea rând materialul lemnos de construcţie şa materialele de ambalaj.

(*N. F. A.* Nr. 158/1943)

Traficul în Marea Mediterană. Turcia ocupă o parte care nu trebuie neglijată în traficul M. Mediterane. Inainte de începerea actualului conflict, şi mai precis în cei trei ani dinainte de anul 1937, mărfurile încărcate în porturile Mării Mediterane au fost de 1.159.000 tone, ocupând locul al noulea între naţiunile de o importanţă mai mare.

In sus numitele porturi. mărfurile încărcate au fost în cei trei ani examinaţi mereu în creştere. In anul 1935 milionul a fost depăşit numai cu 49 mii tone, în timp ce în cei doi ani succesivi a fost întrecut cu 81.000 şi 346.000 tone.

Mărfurile descărcate au ajuns în medie la 772.000 tone. In anul 19935 a fost o mişcare de 748.000 tone, în anul următor s'a înregistrat o micşorare de 12.000 tone, dar în anul 1937 a fost o creştere de aproape 100.000 tone, ridicându-se la 832.000 tone.

După cum se vede, în Turcia exporturile întrec în mod remarcabil importurile, fapt fără îndoială de mare importanţă pentru economia naţională. Cifrele relative la mişcarea din ultimii ani nu se cunosc oficial dar se reţine faptul că în general între mărfurile importate şi cele exportate nu este o diferenţă mare.

(*Il Sole Nr. 15/1943*)

UNGARIA

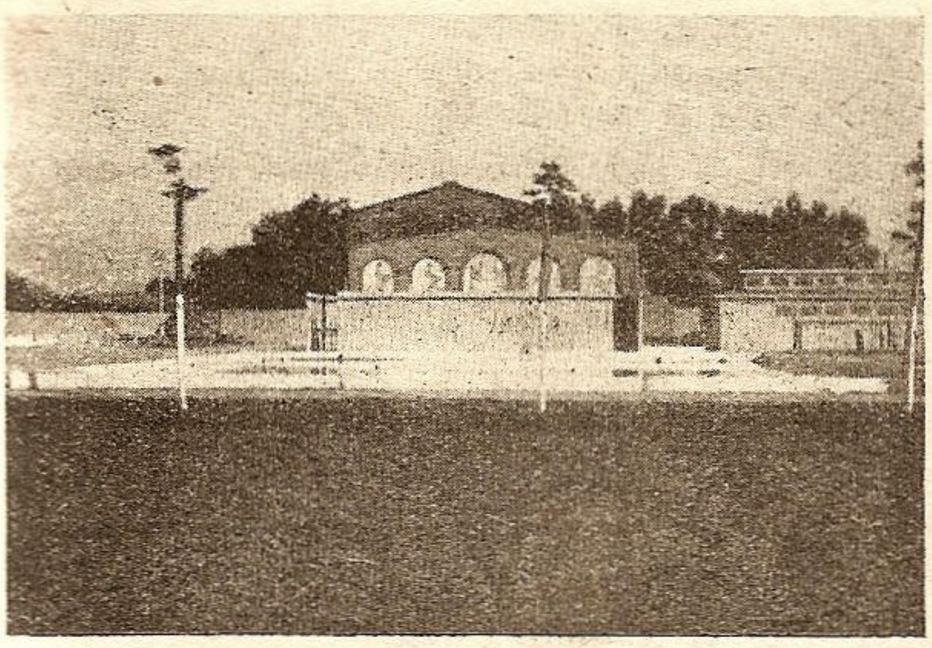
Amenajarea navigaţiei fluviale ungare.

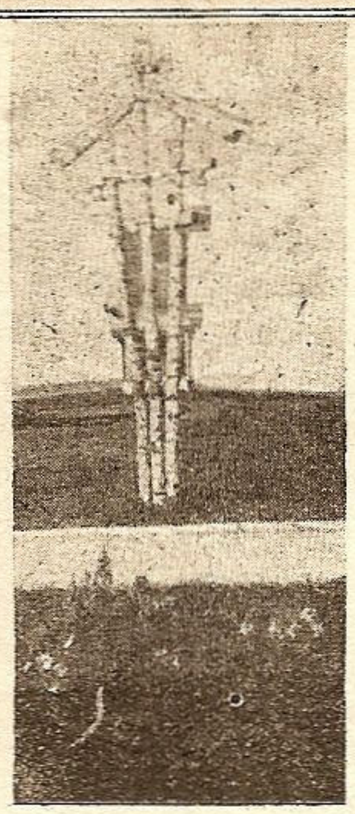
Directorul General al Societăţii Portului Liber din Budapesta s'a ocupat într'o conferinţă, de importanţa Dunării, arătând dela început că Dunărea constitue pentru continentul european una din cele mai importante căi de comunicaţie. Pentru trafic în special este însemnat faptul că pe Dunăre se poate naviga întotdeauna chiar şi iarna timp de 35—40 zile. Dunărea este calea naturală de export-import şi de legătură a Ungariei. Traficul însă pe porţiunea ungară a Dunării este capabil de o considerabilă sporire.

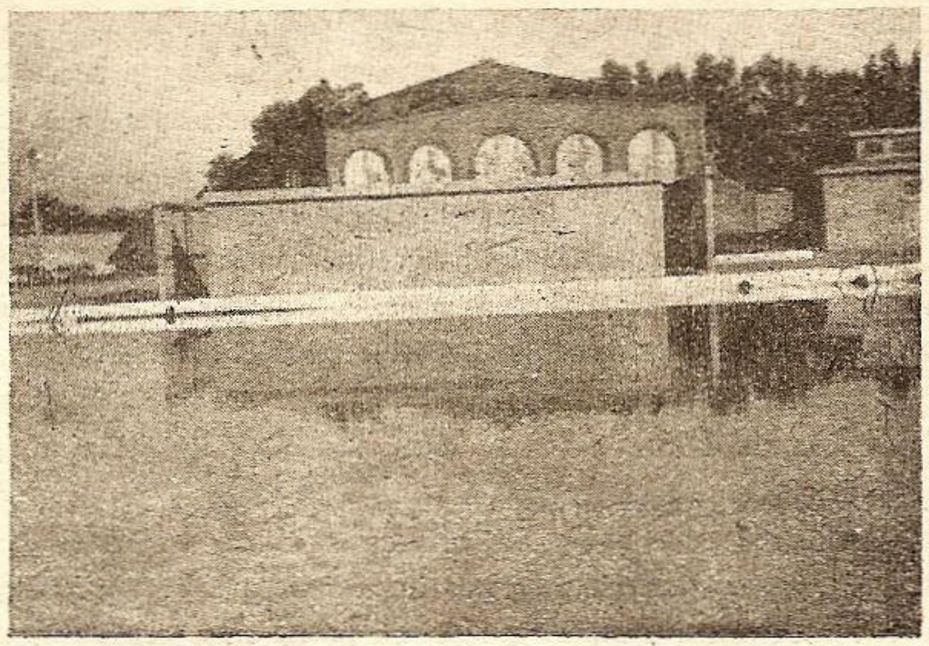
Dunărea în noua Europă.

Transformarea Europei cuprinde şi problema amenajărei căii fluviale a Dunării atâtă de importantă pentru Europa Centrală. In cursul mijlociu şi inferior al Dunării, albia Dunării a fost creată de natură cu piedici care împart circulaţia pe fluviu în trei părţi. Din timp în timpp aceste obstacole împiedică legătura continuă între cursul mijlociu şi inferior precum şi între cursul mijlociu şi superior al Dunării. Navigaţia germană suferă mult din cauza primei piedici care se află pe parcursul de circa 15 km. lungime între Bratislava şi Gönyü. Această parte a Dunării este cea mai puţin îngrijită. Aci Dunărea se transformă dintr'un fluviu de munte într'unul de şes. Cantităţile de apă se împart în trei albii principale şi mai multe secundare. Dunărea pierde puterea de a duce mai departe pietrele şi nisipul adus din regiunile muntoase. De aceia se formează vaduri cari deseori provoacă descărcarea parţială a vaselor încărcte. Până la acest loc diferenţa de pantă a Dunării este de 27 cm. pe km. iar de aci în vale numai de 6 cm. pe km. Efectul vadurilor dela Gönyü se resimt până la Viena şi pe cursul de sus al Dunării. A doua piedică o constituesc cataractele între Moldova Veche şi Turnu Severin, adică parcursul stâncos în lungime de 119 km. prin Porţile de Fier.

După înlăturarea aestor pedici Dunărea reprezintă o unitate organică împreună cu reţeaua căilor fluviale ale Europei Centrale. După cum Dunărea din Vest în parte posedă, în parte primeşte şi în parte aşteaptă legăturile cu Rinul, Mainul, Nekarul, Saarul, lacul Boden. Weserul, Elba şi Oderul, tot aşa rezultă şi necesitatea legăturilor cu Sio, Drava, Tisa şi afluenţii acestor fluvii. Cursul inferior al Dunării necesită amenajarea gurei de revărsare în Marea Neagră şi legătura cu Marea Adriatică şi Egee. Ungaria proectează de ani de zile un canal care ar lega Dunărea cu cursul superior al Tisei (Budapesta-Szolnock), spre a lega regiunile bogate în cereale din Ungaria de Est şi din Ardeal, direct cu Budapesta. Prin aceasta se va scurta cu peste 600 km. transportul aestor cereale pe Tisa la vale şi pe Dunăre la deal. Pe când canalul aflat în construcţie între Bucureşti şi Olteniţa are o importanţă mai mult locală, canalul proectat între Cernavodă şi Constanţa are importanţă pentru navigaţia dunăreană, deoarece la capătul acestui canal se află un port maritim bine amenajat şi pe lângă aceasta scurtează parcursul vaselor pe Dunăre cu 200 km.







Plaja sănătăţii de la strandul Obor. Troiţa credinţei veghează asupra copiilor. Apa limpede şi curată de îmbie la înnot.

Contribuţia Consiliului de Patronaj la propaganda înnotului

Grijea, din ce în ce mai crescândă pentru educaţia generală a copiilor şi în special pentru educaţia fizică, în aer liber, soare, în jocuri şi cântece, cu o disciplină educativă perfectă, cu o masă abundentă şi substanţială, cu profesori şi instuctori de specialitate, a făcut ca, în anul 1942, în plin război, cu toată vitregia timpurilor şi lipsurile inerente unei stări de răsboi, Consiliul de patronaj al operilor sociale, în urma colaborării cu Liga Navală Română şi Federaţia Sporturilor de Apă să înfiinţeze la diferite ştranduri periferice, binefăcătoarele colonii de copii, care au dat cele mai frumoase rezultate atât din punct de vedere moral, cât şi social, uman şi fizic.

Veneau copiii şi copilițele, ofiliţi la faţă, timizi, nehotărîţi, firavi, fără viaţă, fără suflet, fără vioiciunea specifică copilărească, în fine lipsiţi de sângele sburdalnic al celor mici, la coloniile de vară ale Consiliului de Patronaj, ca după o perioadă de 30 de zile, să plece un copil sănătos, vioi, social şi isteţ.

Apa, soarele, jocurile şi în special mişcările complecte ale înnotului, cea mai bună mişcare de gimnastică uşoară pentru desvoltarea şi întărirea corpului omenesc şi mai cu seamă a copiilor, au desăvârşit o reeducare a fiziculuı şi a moralului copiilor, redându-i, familiei, şcoalei şi societăţei cu un corp uman şi minte limpede, pentru nădejdea Neamului românesc în viitor. Mai mult. Opera socială a Consiliului de Patronaj la înfiinţarea coloniilor de vară pe marginea ştrandurilor şi lacurilor bucureştene şi provinciale, a dus la învăţarea înnotului a numai puţin de aproximativ 15.000 de copii dintre care unii s'au remarcat chiar în anul începerii la concursurile de înnot ale Federaţiei Sporturilor de apă, constituind prin aceasta o nouă armă în lupta omului în viaţă, curajul în faţa apelor, ceiace nu este puţin lucru, mai ales la noi în ţară, unde 900—1000 de persoane se înnecă anual în mod absolut copilăresc, numai datorită faptului că au intrat în apă, fără a şti să înnoate şi au văzut undele negre ale apei aproape de ei.

A învăţa pe cineva să înnoate, este a-i da o armă mai mult în lupta omului pentru existenţă şi mai mult, a scăpa un om de la o moarte fără nici un sens.

Drumul trasat de către Consiliul de Patronaj al operilor sociale, au deschis un nou capitol în viitorul poporului românesc, pentru întărirea lui fizică şi pentru educaţia lui morală şi socială.

Un om care înfruntă valurile unei ape adânci, este mai cutezător, mai prezentabil, mai cinstit, mai curagios şi mai demn în faţa oricărui fapt al vieţei omeneşti, oricât de grea ar fi situaţia lui în spaţiu şi în timp. Innotul a desvoltat o nouă şi mare problemă a educaţiei. Omul desbrăcat de toate impedimentele vieţei sociale, liber ca fizic, liber ca cuget, întins pe plaja de nisip, sau înnotând în apele strandurilor, lacurilor sau a râurilor, este o fiinţă de sine stătătoare, care se poate bizui la nevoie numai pe el însuşi şi pe forţele lui fizice şi morale. Aceasta este marea operă de refacere a Consiliului de Patronaj. Redresarea caracterelor prin vigoare, cântece, jocuri, înnot şi disciplină. Viitorul ne va pune spontan în faţa randamentului dat de această operă, care va forma tineretul şi ostaşul de mâine. Liga Navală Română, care de ani de zile luptă pentru această ideie, îşi vede încununată strădania ei şi aduce Consiliului de Patronaj, un respectuos omagiu pentru opera de propagarea înnotului printre copii, şi mai ales printre copiii celor umili şi nevoiaşi, care nu aveau o posibilitate de a fi instruiţi de profesori de înnot, şi nici măcar suma necesară de a putea intra într'un strand. Pe acest drum, înainte, fără nici o şovăire în faţa greutăţilor şi zilelor de grea cumpănă, Neamul Românesc de mâine, va avea o recunoştinţă pentru opera Consiliului de Patronaj.

Vioi, energic, îndrăsneţ, gata să ia lupta vieţii în piept, Neamul Românesc de mâine, va binemerita de la viaţă de a exista pe trăsăturile unei hărţi, ca Popor şi ca Ţară.

Oprea Consiliului de Patronaj, îi vor da îndemnuri de a rezista la hotarele lui, în luptele grele ale epocei de azi.

Locot Paul Epureanu

TABLA DE MATERIE 1943

Paginile cu numerotaţia peste 600 se găsesc în „Marea Noastră pentru Tineret"

PROPAGANDA

L. N. R.: Intrarea în al 12-lea an 1
Aurel Mucenic: Marina noastră 71
Lt. Paul Epureanu: Muncitorul şi Marea 155
L. N. R.: Răsplata vitejiei marinarilor noştri 158
G-l. V. Economu :: Mărturisirile unui candidat la marinărie 209

TACTICA ŞI POLITICA NAVALĂ

Prof. N. Daşcovici: Politica rusească la Gurile Dunării 9
Constantin Hubert: Navigaţia fluvială română şi scopul ei în viaţa statului 25
Dinu Ştefănescu: Marea noastră 26
* * *: Importanţa economică a Dunării 28
* * *: Construcţia căii navigabile a Bugului 70
* * *: Importanţa porturilor mării Negre de pe coasta Caucazului 70
* * *: Spre organizarea libertăţii mării Negre 70

ISTORIE — RĂZBOIUL MONDIAL

Cronicar: Războiul aero-naval 22, 67, 105, 226, 227
* * *: Tobruk-Odessa-Sevastopol-Dieppe 26
* * *: Jibako sau Tai-Tari 70
C-dor T. Ioan :: Războiul submarin 103, 143, 224
C. Amiral C. Negru: Atacul submarinelor şi apărarea vaselor de transport 182
Istoricul apelor noastre 228

RAZBOIUL NOSTRU

G-ral-Adj. Traian Grigorescu: Note şi impresii din recentele misiuni 17
V. Oprovici: Distrugătorul „Mărăşti" scufundă un submarin 19
V. Oprovici: Flota română minează apele Mării Negre 63
Ioan Vinea: Un submarin se reîntoarce 63
Const. Virgil Gheorghiu: Vânătoare pe mare 65
Cristian Teodorescu :: Marina Regală Română domină spaţiul Mării Negre 66
P. C. Velea: U. R. S. S. putere navală fără spirit marinăresc 71
Ion Lumezianu: Distrugătore româneşti escortează nave germane şi scufundă submarine 642
Ion Lumezianu: La vânătoare de submarine 643
Căp. Comandor Marius Verbiceanu: In misiune navală cu zebrele mării Negre 676
Căp.-Comandor Marius Verbiceanu: Marina în în luptă 708
Căpitan Horia Popovici: Prima misiune 715
* * *: Un bilanţ glorios 26
C. Virgil Gheorghiu: Iarna pe frontul mării negre 216
C. Virgil Gheorghiu :: Ingerii păzitori 217
Cristian Teodorescu: Intr'o misiune de convoi 218
Cristian Teodorescu: Un torpilor român atacă un un distrugător inamic 219
Cpt. Receanu: O pagină din războiul marin 229

PESCĂRIE, OCEANOGRAFIE

C. Amiral C. Negru: Oceanul Pacific 56
Dacian: De unde vine culoarea Mării Negre 676

CĂLĂTORII, EXCURSII

C. Ungureanu: La cimitirul eroilor 118
Ionescu-Gion: Odessa 616
M. Tican Romano: Jurnal de călătorie 625, 644, 664 685, 702, 722
N. Nicodim: Cu vaporul pe Dunăre 662
Ex.: Marii navigatori 657
S. D. Spiru: Odessa 662

LITERATURĂ

a) *Proză*

I. Gr. Perieţeanu: Trei poeţi români cântăreţi ai Mării 13
Al. Bilciurescu: I. Gr. Perieţeanu, poet al mării 120
Scarlat Preajbă: Recenzii 31, 108, 146, 196, 235
Caius Brediceanu: Koenigsberg 637, 653, 646
Locot. P. Epureanu: O luptă navală pe uscat 657
Locot. P. Epureanu: Cu cargobotul de Dâmboviţă 679
Jules Verne: Chancellor (trad. de Jeana Macedonski) 682, 706, 724
V. Amiral-Adj. N. Păiş: Sfântul Nicolae, ocrotitorul marinarilor 711
Căpitan Z. Negulescu: Gornistul 194
C. Amiral C. Negru: Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor 610, 630, 650, 670, 690, 713
D. Faur: Bravii marinari (scenetă) 624
C. Tonegaru: Sfânta Maria, patroana marinarilor 181
Aurelian Păunescu: La bordul canonierei „Bistriţa" 231
Cpt. Z. Negulescu: Om la apă 232

b) *Versuri*

Al. Bilciurescu: Desen acuatic 29
— Faler 29
— Ploaie marină 29
— Corabia morţii 29
— Muzeul acuatic 73
— Urechea lui Neptun 73
— Decor mitologic 73
— Caron 73
— Rugăciune pentru marinari 107
— Peisaj 107
— Muzica mării 107
— Pescuit astral 107
Venera I.t.-comandor Popescu: Scrisoarea unui marinar 30
V. Oprescu-Spineni: Un suflet pe ape 30
Vasile Iad: Sirenele Mediteranei 30
Miorița Mușat: Răvaș Dunării 104
Vasile Oprovici: Dintr'un caet 119
Vasile Oprovici: Marinarii căzuţi la datorie 681
Ion Vâslaru: Constanţa 145

Ion Vâslaru : Amăgire 145
Ion Vâslaru : In larg 145
Mhail Bădescu : Marina, marina ! 145
Henry Găbunea : Eri au venit corăbierii 185
Jean Schafhütl : Marinarilor morți 195
Jean Schafhütl : Eroii 195
Mircea Ionescu : Corăbiei 195
Serg. Ion Plopu : Pastel dunărean 195
R. Constantiniu : Alarmă 234
R. Constantiniu : Convoi 234
R. Constantiniu : Mircea 234
D. Ciobanu-Dolj : Peisaj marin 234
Aldo Palozzeschi : Mare cenușie 234
Manlio Dazzi : Seară marină 234
Friedrich Hebbel : Tânărul Corăbier 234
Giuseppe Gerini : Aripi, aripi ! 234
Mircea Calotă : O întrebare către mare 646
M-tru C. Donna : Rugăciunea unei mame 667
Serg. Voica Traian : Scrisoarea unui copil marinar 667
Serg. Voica Traian : Durerea unui pescar 673
Dănuț Dumitrescu : Nunta Mării 667
Elena Irinescu : Marea 679
Elena Irinescu : In țara Regelui Mihai 710
Titua Catargiu : Vraja mării 679
Pimen Constant : Mare cenușie; Aripi, aripi, aripi; Seară marină ; Tânărul corăbier (traduceri) 234

BIOGRAFII, NECROLOGURI

† Amiralul Eustatziu Sebastian 21
† Amiralul Dan Zaharia 39
† Comandor D. Dumitriu 39
Căpitanii Z. Negulescu și Gh. Stoian : † Căpitan Gh. Isbășescu 40
† Căpitan Hrubes Maximilian 78
Comandor A. Negulescu : Zece ani dela moartea lui Jean Bart 81
† Locot. rez. av. Mihail Basarab Brâncoveanu 205
M. Cernescu : Figuri de marinari transnistrieni 620
* * * : Amiral Fr. W. Fleischer 674

EVENIMENTE

D. General N. Șova ministrul Marinei 49
* * * : Expoziția româno-germană de autostrăzi și căi navigabile 111
Convenția de navigație româno-bulgară 114
Ziua Marinei 11, 166, 159, 186, 189, 190, 241
Adunarea generală a L. N. R. 129
Activitatea fiialelor 138
M. S. Regele printre marinarii Săi 150
Înălțarea în grad a noilor promoții „Mihai Viteazul" 151
Răsplata vitejiei marinei noastre 158
Concursul filialei Brașov 77, 658, 680
Concursul filialei Caracal 667
Concursul Ligii Navale Române 111,2696, 717
Gl. N. Șova : Omagiu marinei pentru artilerie 212
V. Amiral I. Bălănescu : Marina și Centenarul Artileriei 213
Comandor A. Negulescu : Romanul Artileriei Navale 214, 215

SPORT NAUTIC

Florin Brătan : Despre organizarea Sportului nautic 41
Lt. Paul Epureanu : O răsplată a luptei pentru propășirea sportului nautic 43
Lt. Paul Epureanu : 8000 copii înnotători datorită Consiliului de patronaj 44
Lt. Paul Epureanu : Sportul pe apă și tineretul 44
Lt. Paul Epureanu : Un concurs de înnot iarna 44
Lt. Paul Epureanu : Tabere de vară pentru juniori 45
Lt. Paul Epureanu : Inaugurarea bazinului de iarnă 80
Lt. Paul Epureanu : Concursul de antrenament la Strandul Obor 153
Lt. Paul Epureanu : Marele cross nautic al lacurilor 206
Lt. Paul Epureanu Campionatele de înnot ale regiunei Muntenia 206
Lt. Paul Epureanu : Campionatele naționale de înnot 207
Lt. Paul Epureanu : Campionatul Dunării 1943 208
Lt. Paul Epureanu : Cupa eroilor marinari 208
Lt. Paul și Florica Epureanu : Săriturile în apă 687, 693
La. Paul Epureanu : Concursul de înnot și polo de Ziua Marinei 704
Lt. Paul Epureanu : Ziua Sporturilor de apă 726
Lt. Paul Epureanu : Campionatele naționale de yole 726
Apostol Culea : Vadul, plaja satului și sporturile de ape la sate 92
Victor Cojocaru : Organizarea plăjei satului 95
Nauticus : De ce înnotul este un sport usor 666
Lt. Paul Epureanu : Contribuția Consiliului de patronaj la propagarea înnotului 246

TECHNICĂ, CONSTRUCȚII

C-dor-Inginer Enescu Emil : Poziția inudstriei navale la noi 20
Ing. Căpitan G. I. Balaban : Vedeta rapidă 50, 85
P. Bondițeanu : Diferite tipuri de nave de Dunăre 61
Căpitan Copaciu : Valurile mării și nava pe valuri 613, 633
Nineacă Tudor : O luntre pliantă 622
Moș Delamare : Flux și reflux 694
Moș Nostromo : A. B. C. marinăresc 618, 638
Ing. Vladimir V. Mendl : Rezistența la înaintarea navelor 220

DIVERSE

Știri din țară 36, 77, 110, 150, 201, 229
Știri din străinătate 46, 243
Noi membri juniori 628, 648, 668, 688, 718
Donatori 110, 152, 242

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERASTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPARATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERARII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 54, sobar dee teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%, telefon 2.07.57.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente. B-dul Elisabeta No. 34.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO-CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
MAGAZINUL „LA PETRICA", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICARIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLERU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7,

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRARIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETARIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea. reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TARGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

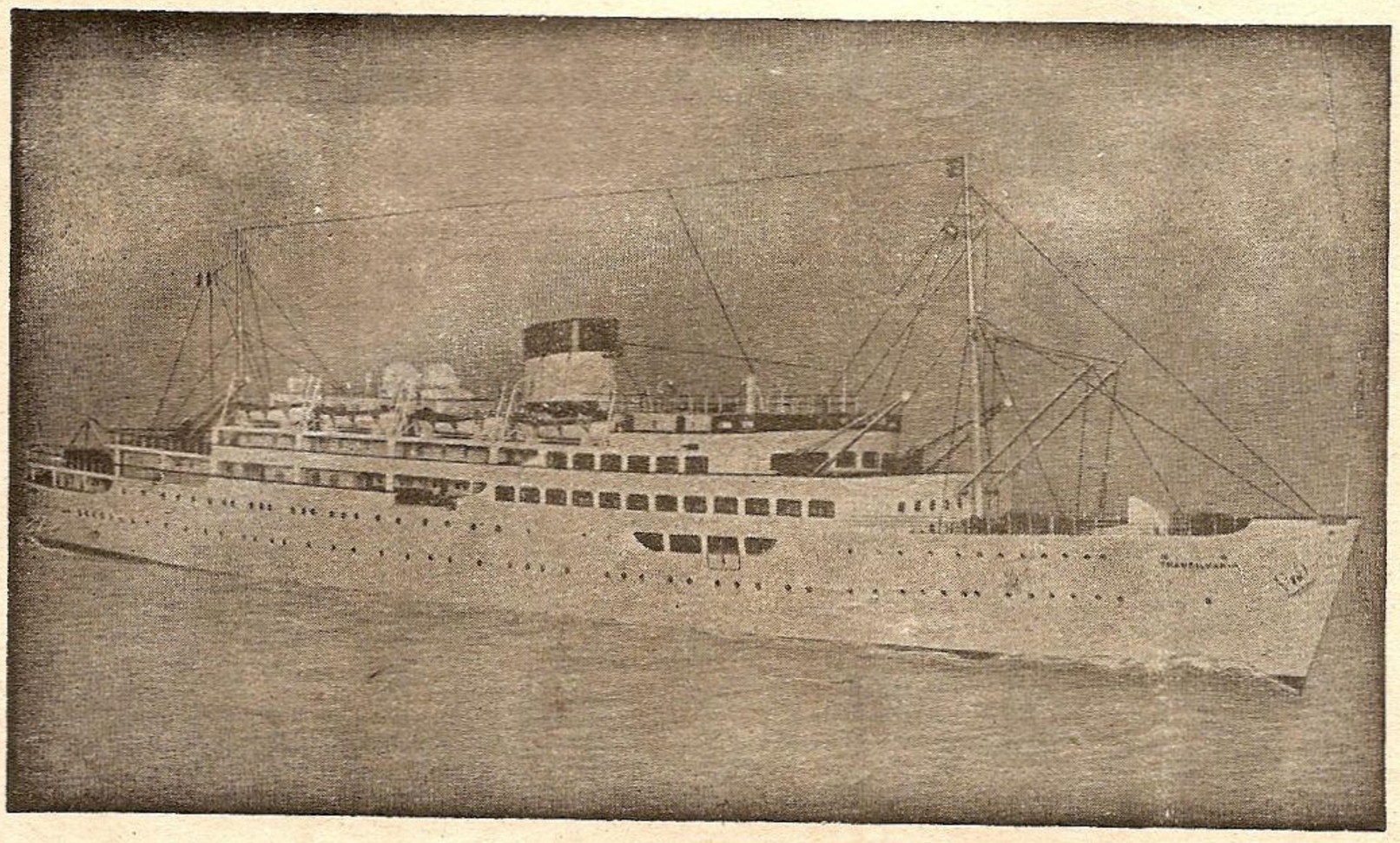
Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 160
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor Marius Verbiceanu şi Christian Teodorescu . . . „ 200
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Maşini marine, de Căp. Ing. Halus . . . . . „ 1500
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
Războiul de croazieră, de Caius Brediceanu . . . „ 200
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 20
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . Lei 20
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu Paul . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Plaja satului — Sporturile de apă la sate de Apostol D. Culea şi Prof. Victor Cojocaru . . . . „ 80
I. Gr. Perieţeanu, poet al mării, de Al. Bilciurescu . „ 30
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 120
Insigna L. N. R. . . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

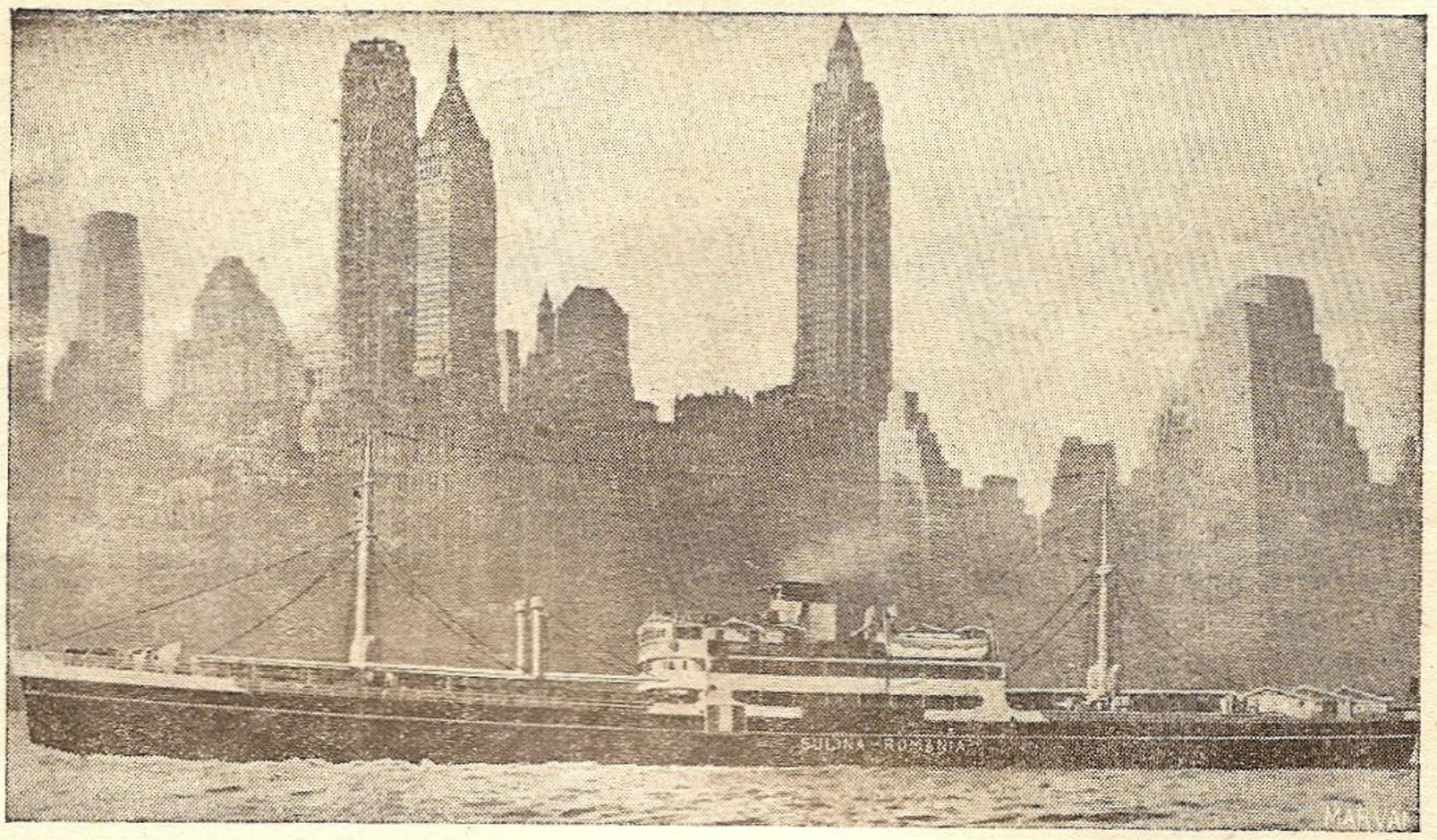
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.



Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65

VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — Bucureşti II

Domniei-Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LEI 60